BATAILLES & BLINDÉS

BATAILLES & BLINDÉS

PROFILS +25 COULEURS

ISSN 1765-0828

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°5

Le "Renard" et le "Panther"

Petite guerre entre "alliés" (2)

JAGDTIGER

DERNIER DINOSAURE DU REICH

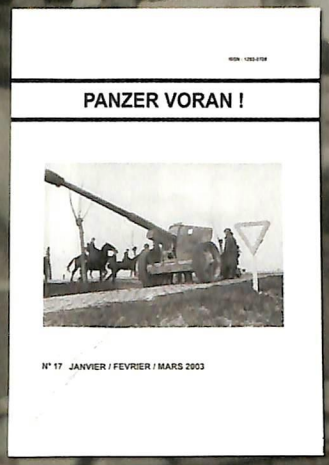
La bataille de Cambrai Novembre 1917 (2)

Batailles & Blindés n°5
Bimestriel / Sept.-Oct. 2004
Belgique : 7,40 €
Italie, Port. Cont., Luxembourg : 7 €
Autriche : 7,80 € – Canada : 12 $C

M 01699 - 5 - F: 6,50 € - RD

PANZER VORAN !

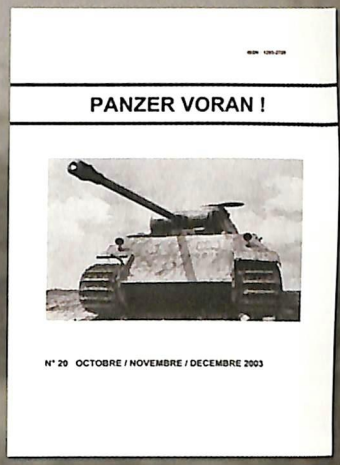
Tous les trois mois, retrouvez Panzer Voran !
Des articles rédigés à partir des archives allemandes de l'époque,
une iconographie issue des fonds de l'ECPA-D et des Bundersarchiv assortie de légendes "soignées"
et des études permettant de savoir de quoi très précisément disposait telle unité à telle époque !



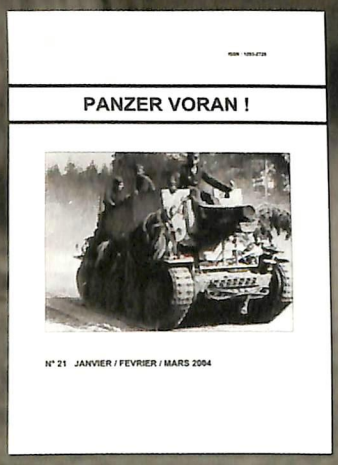
La 48. Infanterie-Division
Le 4,7cm Pak(t) auf Pzkpfw 35R (f)
La Panzer-Grenadier-Division "Feldherrnalle"
L'Armeeoberkommando 2
Junkers Ju88 en Méditerranée 1941-42
Mission de guerre avec l'U-103

La 352. Infanterie-Division
Les 3. & 4. Kavallerie-Brigaden
La 4. Panzer-Division
Le General der Kavallerie Harteneck
Le 15 cm s.IG. 33
La 26. Panzer-Division
Retour à Saint-Nazaire : l'U-553

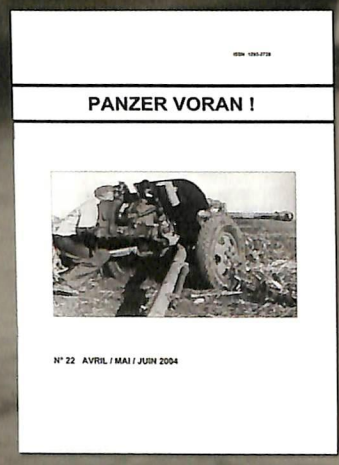
La 275. Infanterie-Division
Opération "Zitadelle" :
Les 3. & 11. Panzer-Divisionen
La Panzer-Grenadier-Division "Grossdeutschland"
La "LSSAH", "Das Reich" & "Totenkopf" en juillet 1943 en URSS



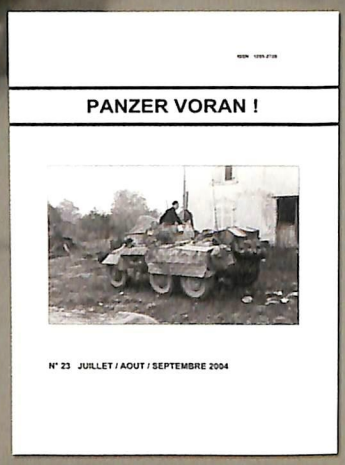
La 5. Fallschirm-Jäger-Division
Le 3,7 cm Flak 36/37 auf Sd.Kfz. 7/2
Le 7,5 cm Pak 40 auf Somua MCG S 307(f)
Opération "Zitadelle" :
Les Panzer-Abteilungen (Panther) 51 & 52
Le schwere Panzer-Abteilung (Tiger) 503
Les 6., 7. & 19 Panzer-Divisionen



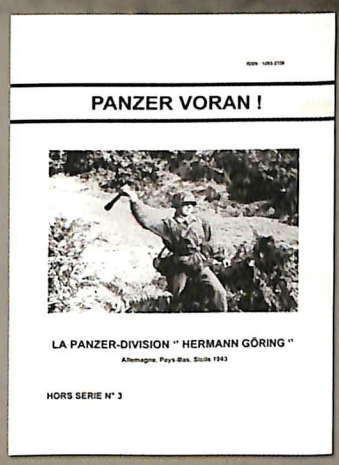
La 265. Infanterie-Division
Le 8 cm schwerer Granatwerfer 34 auf Panzerspähwagen AMR (f)
Les 39., 161. & 282. Infanterie-Divisionen
La Sturm-Division "Rhodos"
La Panzer-Aufklärungs-Abteilung 999
Le Fregattenkapitän F. Frauenheim



La 266. Infanterie-Division
Le leichter Schützenpanzerwagen (1. Ausführung) auf Unic P 107
La 4. Panzer-Division sur le Front de l'Est (1943)
La Sturm-Division "Rhodos"
La Sturmpanzer-Abteilung 216 - Italie 44



La Panzer-Brigade 106
La Panzer-Brigade 111
La Panzer-Brigade 112
La Panzer-Brigade 113
La Kampfgruppe 21. Panzer-Division (France, 1944)
La 15. Panzer-Grenadier-Division
La SS-Brigade "Westfalen"



Hors-série n°3
La Panzer-Division "Hermann Göring"
Allemagne,
Pays-Bas
Italie
1943

BON DE COMMANDE

Je commande les numéros cochés ci-dessous de Panzer Voran ! Chaque numéro de Panzer-Voran ! est vendu franco de port : 14,20€ (France) – 15,00€ (Europe). Le hors-série n°3 de Panzer-Voran ! est vendu franco de port : 27,20€ (France) – 28,20€ (Europe)

☐ Panzer-Voran ! n°17 ☐ Panzer-Voran ! n°18 ☐ Panzer-Voran ! n°19 ☐ Panzer-Voran ! n°20

☐ Panzer-Voran ! n°21 ☐ Panzer-Voran ! n°22 ☐ Panzer-Voran ! n°23 ☐ Panzer-Voran ! hors-série n°3

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

Bon de commande à renvoyer avec votre règlement par chèque ou mandat postal à :
Alain Verwicht – 132, route de Bonnut – 64300 Saint-Boes – France
Téléphone / Télécopie : 05 59 67 95 70

Chers lecteurs,

Avec ce numéro 5 de Batailles & Blindés, nous venons de battre l'un de nos records, celui de la densité des textes de nos articles. Cela correspond à notre volonté de vous offrir des « papiers » de qualité, les plus précis et les plus détaillés possible.

Malheureusement, l'accroissement du volume des articles nous conduit à les fractionner en deux parties. C'était le cas des textes sur la bataille de Cambrai de 1917 et la Yougoslavie en 1943, dont vous pouvez découvrir la fin dans ce numéro, et c'est le cas de l'étude sur le Jagdtiger signée par Laurent Tirone, l'un de nos lecteurs passé auteur ; encore un ! Il vous faudra attendre le n° 6 afin de découvrir de nouvelles photos du *Jagdpanzer VI*, un plan de la version « Porsche » tracé par Hubert Cance ainsi que la fiche technique très détaillée de la « bête ». Croyez bien que nous en sommes désolés mais les 64 pages du magazine ne sont pas extensibles ; ce qui est bien dommage ! Aussi, nous envisageons pour le premier numéro de notre deuxième année d'existence, soit le n° 7, d'accroître la pagination de Batailles & Blindés. Entre autres choses, cela nous permettrait enfin d'ouvrir la rubrique du courrier des lecteurs car vous êtes de plus en plus nombreux à nous contacter par voie postale ou bien par e-mail.

Sur le front des hors-séries aussi, les choses avancent bon train ! Nous pensons mettre en kiosque le premier d'entre eux au début du mois de décembre. Le thème vous en sera dévoilé dans le prochain numéro du magazine... Par ailleurs, nous avons aussi mis en chantier un ouvrage qui devrait avoisiner les 150 pages et qui traitera du parcours d'une quinzaine de grands généraux de la *Waffen-SS*. Il sera exclusivement vendu auprès de la rédaction et dans quelques librairies spécialisées en France et en Belgique. Nous espérons l'achever pour le début de l'année prochaine.

En attendant, nous vous souhaitons une très bonne lecture !

Yannis Kadari
Rédacteur en chef

Batailles & Blindés numéro 5
Septembre–Octobre 2004
ISSN : 1765–0828

Magazine bimestriel édité par : Caraktère, SARL au capital de 1 000 euros, RCS de Marseille 422 047 118.

Caraktère SARL
306, avenue du Prado
F–13008 Marseille – France

Téléphone / Télécopie :
04 91 76 50 55
info@caraktere.com

Commission paritaire : en cours
Dépôt légal : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef :
Yannis Kadari
Secrétaire à la rédaction :
Céline Valence
Conseillers à la rédaction :
Hubert Cance - Antoine Misner

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Léonce Deprez à Ruitz (62)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Jagdtiger – Dernier dinosaure du *Reich*

Sur le papier, avec ses 75 tonnes et sa pièce antichar de 128mm, l'effrayant *Jagdpanzer VI*, mieux connu sous son appellation de Jagdtiger, avait réellement de quoi impressionner ! Mais qu'en était-il dans la réalité ? Que valait le blindé le plus lourd de toute la guerre ?

22 GRDI – Les groupes de reconnaissance français en 1940

« *Faisant preuve d'une incomparable vaillance, du sens de la manœuvre, d'initiative et de discipline, d'esprit de sacrifice, ces composantes de l'esprit cavalier, les groupes de reconnaissance ont accompli une noble et rude tâche et laissé un magnifique exemple.* »

32 Baptême du feu pour « Ferdinand »

Ce petit texte d'Heinz Leuschen nous fait revivre son baptême du feu en juillet 1943, à Koursk. Leuschen servait alors comme membre d'équipage à bord d'un chasseur de chars « Ferdinand » du *schwere Panzerjäger-Abteilung 654*.

36 La bataille de Cambrai – 2e Partie

À Cambrai, les Britanniques vont sans le savoir poser les bases de la guerre moderne, de la guerre mécanisée. Cette bataille sera « disséquée » et analysée par les plus grands penseurs militaires alliés comme allemands, dont un certain Heinz Guderian…

52 Le « Renard » et le « Panther »

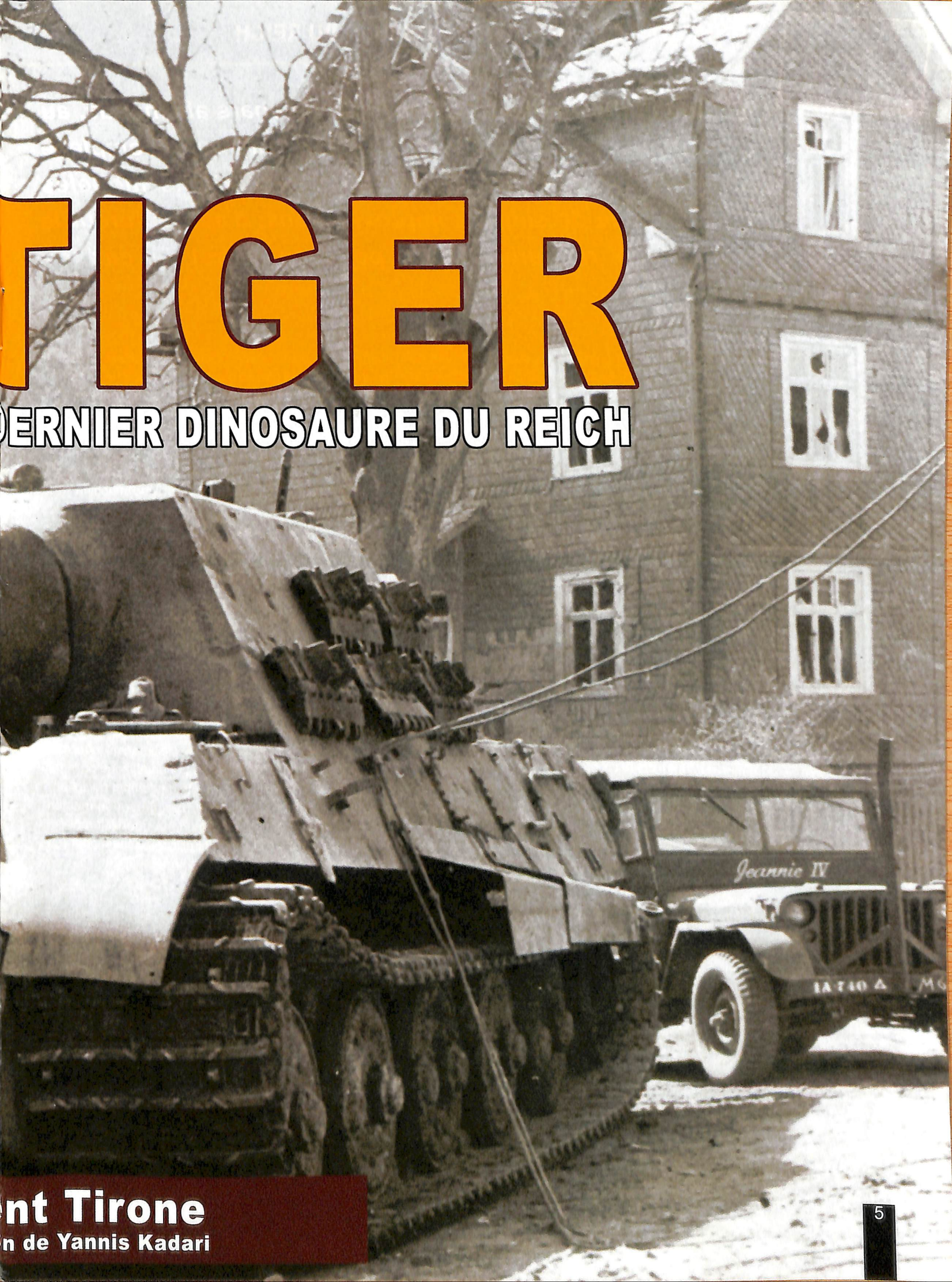
Ce témoignage fait irrésistiblement penser à l'une des célèbres fables de Monsieur de la Fontaine qui aurait pu avoir pour morale qu'il faut toujours se méfier d'un plus petit que soi, surtout lorsque ce dernier fait preuve de détermination et de courage !

56 Une petite guerre entre « amis » – 2e partie

Dans la deuxième partie de son article, Philippe Naud nous retrace les combats menés par les troupes allemandes, notamment les éléments de la Division *SS* « Prinz Eugen », pour la capture de la ville de Split en septembre 1943.

JAGDT

Par Laure
avec la participatio



TIGER

DERNIER DINOSAURE DU REICH

ent Tirone
n de Yannis Kadari

JAGDTIGER – DERNIER DINOSAURE DU REICH

L'étude de la famille des chasseurs de chars allemands, au demeurant particulièrement prolixe, est un sujet complexe et intéressant de par sa diversité. Si certains modèles n'étaient que de simples improvisations, d'autres furent le fruit d'une recherche plus poussée. C'est le cas du Jagdtiger.

Le concept d'un chasseur de chars lourd date de l'hiver 1942-43, époque qui est un tournant pour la *Panzerwaffe* et les armées allemandes, Stalingrad aidant... Les grandes victoires des premières semaines de « Barbarossa » ne sont plus que de lointains souvenirs pour les divisions cuirassées du *Reich*. Oubliés les rapides mais peu blindés chars BT, oubliés les lourds KV2 aussi imposants qu'inefficaces, oubliés les gigantesques T-28 et T-35 à trois et cinq tourelles, les tankistes allemands ont désormais en face d'eux des unités russes équipées de l'excellent char moyen T-34 et du très robuste KV1. Les tactiques allemandes sont certes toujours supérieures à celles des Soviétiques mais ces derniers améliorent très progressivement l'utilisation de leurs divisions rapides. Les chefs d'unités sont de plus en plus compétents et expérimentés, les radios sont enfin fiables et la logistique est désormais assurée par des norias de camions fabriqués aux USA et livrés dans le cadre du *Lend Lease*.

Fin 1942, en matière de chars, les Allemands ne peuvent compter que sur un *Panzerkampfwagen III* en bout de développement et un *Panzerkampfwagen IV* dont le canon de 75mm de 48 calibres peut encore « tutoyer » les blindés soviétiques comme d'ailleurs tous les chars anglo-américains[1]. En ce qui concerne les chasseurs de chars, Elefant et Nashorn n'en étant encore alors qu'à l'état de projets, les unités de *Panzerjäger* doivent se contenter de la grande famille des Marder. Ces engins, faits de bric et de broc sur des châssis de chars périmés, ont fait leurs preuves en matière de puissance de feu, les canons de 75mm *Pak* 40 ou de 76,2mm d'origine russe pouvant venir à bout de tous les engins staliniens – avec tout de même un bémol pour les KV dont l'épaisse cuirasse, parfois renforcée par un surblindage boulonné, en fait des adversaires coriaces. Mais si la puissance de feu des Marder est suffisante au point de faire des ravages dans les rangs des troupes blindées russes, il n'en va pas de même pour leur blindage. Avec une épaisseur moyenne de 10 à 20mm, ils ne protègent guère leurs équipages que des éclats d'obus et des tirs d'armes individuelles. Absolument tous les canons antichars alliés peuvent en venir à bout !

[1] On n'entend par le terme « calibre » la longueur du tube et non le diamètre du canon. Ainsi la longueur totale d'un canon de 75mm dit de 48 calibres est de : 48 X 75 = 3 600mm, soit 3,6 mètres.

Certes, d'un point de vue strictement doctrinal, le lecteur pourrait rétorquer que ce n'est point le rôle d'un chasseur de chars que de s'exposer aux tirs de l'ennemi, que celui-ci doit s'embusquer, frapper et se retirer, mais il se trouve que sur l'*Ostfront*, au gré des circonstances et faute de pouvoir disposer de StuG III en nombre suffisant, les Marder sont parfois utilisés en support de l'infanterie... Il y a un fossé entre l'emploi théorique d'une machine et la réalité des champs de bataille, et ce ne sont pas les équipages de certains Tiger, employés en bunkers fixes, qui réfuteront une telle affirmation ! Bref, la *Wehrmacht* fait ce qu'elle peut avec ce qu'elle a !

Partant de ce constat, Berlin réagit et lance, entre autres choses, le développement d'un chasseur de chars super lourd capable de faire face à toutes les menaces, présentes ou à venir. Ce futur engin est aussi entendu comme devant être un *Sturmgeschütz*, un canon d'assaut, quasiment indestructible. Armé d'une pièce de 128mm, le blindé devra pouvoir venir à bout de n'importe quel adversaire à une distance de 3 000 mètres voire plus. On le comprend en lisant ces lignes, ce qui deviendra ultérieurement le Jagdtiger a été imaginé pour être principalement engagé sur le front oriental, zone où le terrain offre de vastes compartiments de combat qui lui permettront de s'imposer en tirant parti de son formidable canon. Ironiquement, les aléas de la guerre feront que le Jagdtiger sera principalement utilisé à l'Ouest pour tenter de stopper la progression des armées alliées…

CONCEPTION

L'histoire du *Jagdpanzer VI*, futur Jagdtiger, débute le 21 février 1943 dans le cadre d'une réunion présidée par Adolf Hitler et Albert Speer. Comme pour le Tiger, deux grandes firmes d'armement sont mises en concurrence : Henschel et son « éternel outsider », Porsche. Dans son principe, le projet Jagdtiger est relativement simple. Il s'agit de remplacer la tourelle d'un char par une casemate fixe, au blindage particulièrement épais, et d'y installer une pièce de 128mm. Comme de juste, c'est le châssis du Tiger II qui est choisi. Cependant, l'encombrement du canon est tel que les ingénieurs allemands se rendent rapidement compte qu'il leur faudra rallonger le châssis du Tiger II, avec le surpoids que cela implique. Une maquette en bois est présentée au *Führer* le 20 octobre 1943. Hitler s'intéresse de très près à ce projet, allant jusqu'à s'investir personnellement dans son

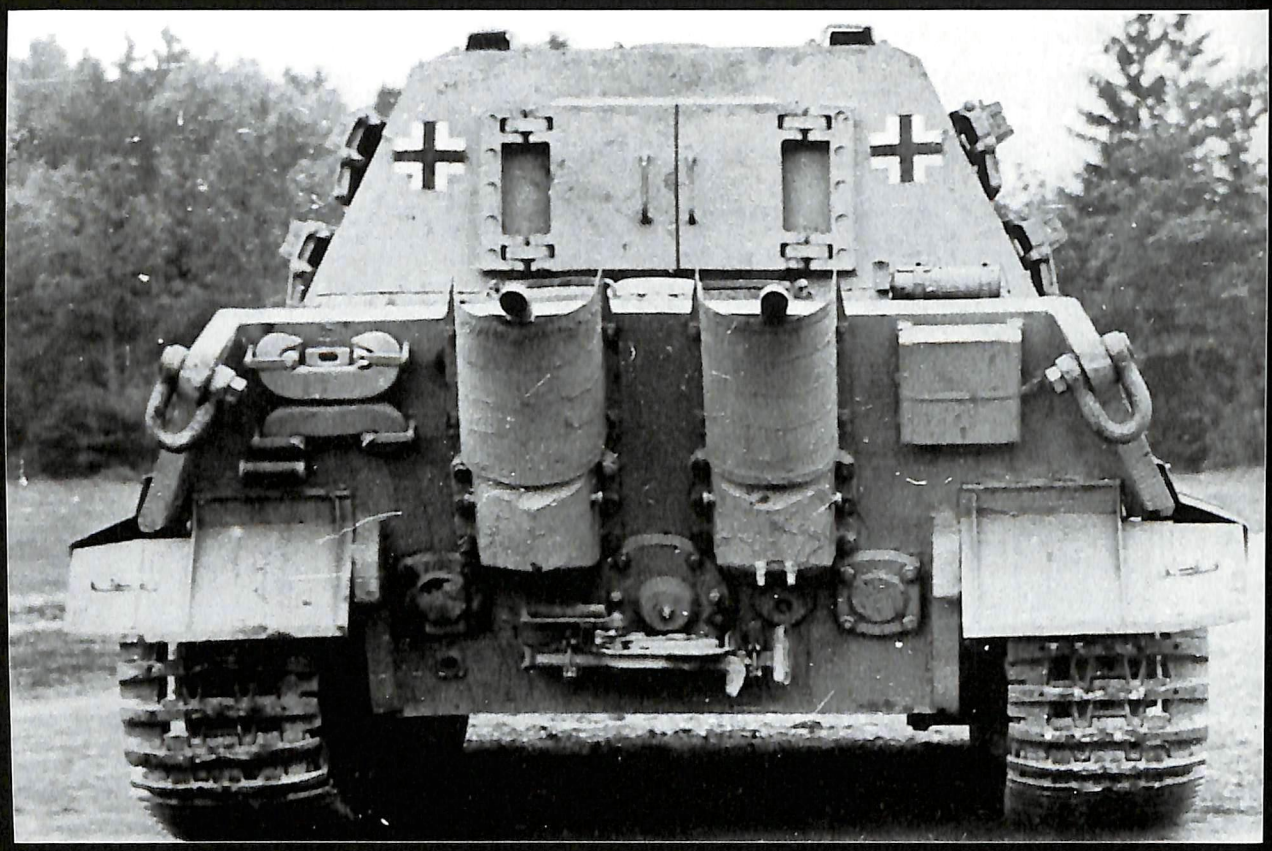
Voici l'un des premiers Jagdtiger. Les huit galets de roulement de la suspension nous indiquent qu'il s'agit d'une « version Porsche ». La présence du *Zimmerit*, la pâte antimagnétique qui recouvre une grosse partie de la caisse et de la casemate du blindé, est aussi une très bonne indication car seuls les Jagdtiger « Porsche » en reçurent. Cet engin appartient certainement au *schwere Panzerjäger-Abteilung 653*.
Tank Museum – Bovington

développement. Un parallèle peut d'ailleurs être fait entre la genèse du char lourd Tiger et celle du Jagdtiger. On y retrouve le même intérêt pour les questions techniques de la part du maître de l'Allemagne. Le *Führer* est d'ailleurs régulièrement intervenu dans la conception ou la modernisation des véhicules blindés allemands, avec plus ou moins de bonheur selon les cas. On peut citer par exemple sa volonté d'équiper, en rattrapage, certains de ses chars avec un canon à haute vitesse initiale. C'est ainsi que le *Panzer III* se voit être réarmé, pour le plus grand bonheur des ses équipages, avec un canon long de 50mm de 60 calibres. A *contrario*, l'idée de monter une pièce de 75mm de 100 calibres sur le Panther était une hérésie aussi bien technique que militaire ! Le Jagdtiger ne fait pas exception à la règle du « *Führerprinzip* ». Le maître du *Reich* a besoin d'un symbole fort capable de frapper les esprits ennemis et de remonter le moral de ses armées, comme le Tiger en son temps et ce symbole, ce sera le Jagdtiger !

En décembre 1943, l'équipe de Ferdinand Porsche prend

Capturé par l'*US Army*, ce Jagdtiger a été abandonné par son équipage pour cause de panne mécanique. Trop lourd, sous-motorisé, le *Jagdpanzer VI* causera plus de soucis à ses équipages qu'à ses adversaires !
Tank Museum – Bovington

JAGDTIGER – DERNIER DINOSAURE DU REICH



Cette belle étude de l'arrière d'un Jagdtiger « Porsche » nous permet de prendre toute la mesure de l'aspect massif de l'engin ! Tank Museum – Bovington

momentanément l'ascendant sur ses concurrents de chez Henschel. Le *Doktor* parvient à convaincre Hitler d'adopter sa solution technologique quant à la suspension du futur *Jagdpanzer*. Le *Führer* confirme sa décision de confier la production du blindé à Porsche dans un ordre écrit du mois de janvier 1944. Néanmoins, des essais comparatifs démontrent rapidement que la suspension Porsche, identique à peu de choses près à celles de l'Elefant et du *VK 45.02 (P)*, le prototype du Tiger signé Porsche, souffre encore et toujours des mêmes problèmes endémiques… Seuls onze Jagdtiger seront finalement équipés de la suspension mise au point par Ferdinand Porsche.

La présentation du prototype fabriqué par Henschel se fait quant à elle en date du 20 avril 1944, jour de l'anniversaire du *Führer*. Là encore, comme pour le Tiger, la symbolique des dates se retrouve. De grands espoirs sont mis dans la réalisation du chasseur de chars lourd. Sans doute Hitler voit-il dans cet engin un pendant à la supériorité numérique écrasante des troupes alliées. Cette volonté de privilégier la qualité à la quantité se retrouve sur quasiment l'ensemble des productions de guerre de l'Allemagne à partir de 1943. Cependant, la réalisation de ce blindé ne va pas sans de grosses difficultés. L'année 1944 n'est guère propice à la fabrication d'un véhicule aussi onéreux et complexe – même si c'est paradoxalement à l'automne 1944 que l'Allemagne produira le plus de blindés de toute la Seconde Guerre mondiale ! Encore une fois, Hitler va s'impliquer fortement, ordonnant la poursuite de la production malgré les pénuries de matières premières sans oublier les intenses campagnes de bombardements alliées qui mettent à mal l'organisation industrielle du *Reich*. Une première commande portant sur 150 engins est passée, la production mensuelle devant s'élever à cinquante exemplaires. Mais les vicissitudes de la guerre ne permettent pas d'atteindre les niveaux de production exigés par Adolf Hitler.

La production en série du Jagdtiger, qui prend officiellement la désignation de *Sd.Kfz. 186*, ne débute qu'en juillet 1944. Plusieurs firmes allemandes se partagent la tache de produire ce terrifiant blindé. Les aciéries Oberdonau se chargent de la caisse tandis que l'assemblage final (suspension, motorisation, système d'armement…) est finalisé par Steyr - Daimler - Puch AG aux usines Nibelungen installées à Saint-Valentin, en Autriche. Le record de production est atteint en décembre 1944, avec vingt machines assemblées, dans des circonstances pour le moins chaotiques. Fait rarissime dans l'histoire de l'industrie de guerre allemande, détail qui en dit long sur l'état de l'appareil productif du *Reich*, pour la première fois depuis la naissance de la *Wehrmacht*, une tolérance allant jusqu'à 5% de l'épaisseur des plaques de blindage de l'engin sera tolérée… Au total, quatre-vingt cinq Jagdtiger seront livrés à l'armée allemande.

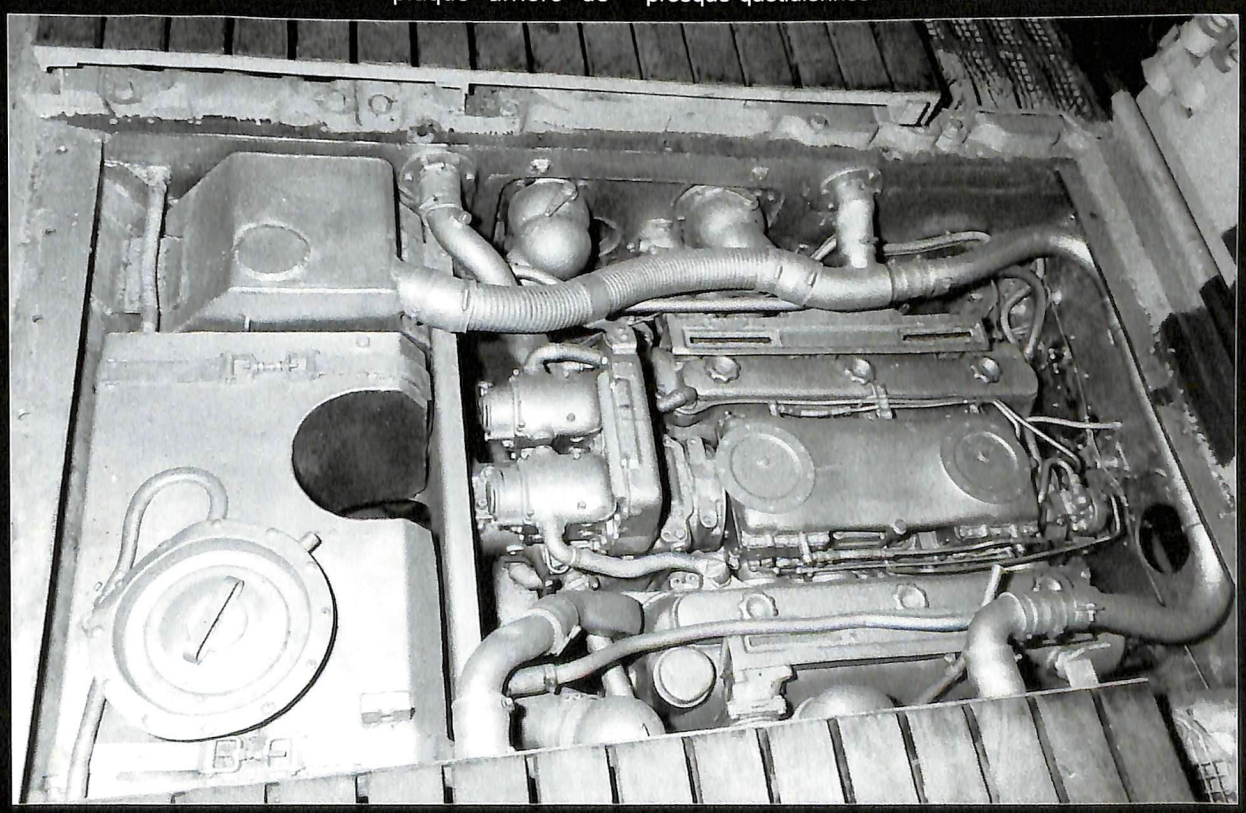
DES CARACTÉRISTIQUES HORS-NORMES !

Le *Sd.Kfz. 186* utilise logiquement le châssis Henschel du char lourd Tiger II. L'encombrement du volumineux canon de 128mm, le redoutable *Pak 44 L/55*, oblige les ingénieurs allemands à rallonger le châssis de 40 centimètres. La longueur totale de l'engin est de 10,65 mètres, canon compris. Un record pour ce type de véhicule !

Comme nous venons de le voir, les premiers modèles sont équipés de la suspension Porsche avec barres de torsion longitudinales et train de roulement à huit galets. Cette solution technique sera rapidement abandonnée au profit du système Henschel à barres de torsion trans-

versales et train de roulement à neuf galets. En effet, si le système Porsche présente d'indéniables avantages en termes de coût et de simplicité de fabrication, son manque de fiabilité nuit gravement à la mobilité, déjà très médiocre, de l'engin. Le poids du blindé est d'ailleurs très impressionnant. La fiche technique de l'époque annonce 70 tonnes, mais il s'agit là, sans nul doute, d'un poids « à sec », sans munitions ni carburant. À noter que la masse est légèrement différente selon le profil des barres de torsion, le système Porsche étant légèrement moins lourd que son *alter ego* Henschel, avec 68 tonnes contre 70,2. En ordre de combat, le Jagdtiger flirte avec les 75,2 tonnes, ce qui en fait le blindé de série le plus lourd de la guerre 1939-45. Cette masse considérable n'est d'ailleurs pas sans poser de graves problèmes de fiabilité aux Jagdtiger.

L'engin est propulsé par l'incontournable moteur Maybach HL 230 P 30, un 12 cylindres en V ouvert à 60° et refroidi par eau. L'équipage a deux façons de démarrer le lourd Maybach. Si le moteur est chaud ou bien si la température extérieure est suffisamment élevée, de préférence en été, le démarreur électrique Bosch peut être utilisé. Néanmoins cette méthode fatigue énormément les deux batteries de 12 volts et de 150 ampères qui alimentent l'ensemble des équipements électriques – À noter que pour le démarrage, elles sont montées en série, soit sous 24 volts. La procédure la moins contraignante pour le moteur, mais pas pour les équipages, est le lanceur à inertie. À l'aide d'une manivelle placée dans un trou dans le blindage arrière, deux hommes font tourner de plus en plus rapidement le lanceur dont la masse accumule ainsi assez d'énergie cinétique pour lancer à son tour le moteur principal. Si aucune de ces deux procédures ne fonctionne, l'équipage a alors la possibilité d'accrocher un petit moteur de secours sur la plaque arrière de blindage et de lancer le 12 cylindres Maybach auquel il est temporairement embrayé. Ce moteur Maybach de 23 litres de cylindrée, utilisé par tous les chars lourds allemands, développe la respectable puissance de 600cv à 2600t/mm et de 700cv à 3000t/mm. Une puissance largement suffisante pour assurer une bonne mobilité aux 46 tonnes d'un autre chasseur de chars d'exception, le Jagdpanther, mais qui est complètement asphyxiée par les presque 76 tonnes du *Sd.Kfz. 186*. Le rapport poids/puissance ne permet pas au *Jagdpanzer VI* d'afficher des performances correctes, au mieux 9,3cv pour une tonne de poids déplacée. La vitesse sur route de 34,6km/h annoncée par les techniciens d'Henschel n'est atteinte que dans des circonstances optimales et maintenir une telle allure est impossible sous peine de pannes aussi multiples que fréquentes. De plus, cette surcharge a de lourdes conséquences sur la maintenance du moteur. Son usure est rapide. Sa durée de vie n'excède pas les 300 heures ! Pour pallier le problème, les équipages se contentent de rouler à 20km/h sur route et à moins de 10km/h en rase campagne. Ce manque de célérité est un problème de taille face aux Sherman et autre T-34 qui, au contraire des chars allemands, jouent de leur mobilité supérieure pour faire pendant à leur infériorité qualitative. La motorisation du Jagdtiger pose aussi d'autres soucis, au premier rang desquels sa consommation terrifiante. Celle-ci est au minimum de l'ordre de 500 litres aux 100 kilomètres parcourus sur route et de plus de 900 litres en tout-terrain ! Les 860 litres d'essence, répartis en six réservoirs, ne permettent donc qu'une autonomie très limitée : 120 kilomètres sur route et à peine 80 kilomètres en tout-terrain. Une telle consommation est un lourd handicap dans une Allemagne en pleine pénurie de carburant et dont les usines d'essence synthétique sont les cibles presque quotidiennes des bombardiers de l'*US Air Force*



Belle vue du Maybach HL 230 P 30, un 12 cylindres en V ouvert à 60° et refroidi par eau, qui équipe le Jagdtiger ainsi que les Tiger II et Jagdpanther. Malgré ses qualités, ce moteur ne parviendra jamais à offrir une puissance suffisante au Jagdtiger.
Tank Museum – Bovington

JAGDTIGER – DERNIER DINOSAURE DU REICH

et de la *Royal Air Force*. Pour ne rien arranger, le moteur n'est pas le seul à être mis à rude épreuve par l'embonpoint du Jagdtiger, la transmission étant elle aussi durement sollicitée. La boîte de vitesses Maybach OL-VAR B 401216 (huit rapports avant et quatre rapports arrière) doit être maniée avec moult précaution sous peine de tomber en panne. Mais même avec un tel traitement, elle reste bien trop fragile pour assurer un semblant de fiabilité. Et la liste des défauts du Jagdtiger ne s'arrête pas là, le poids trop élevé du blindé, encore lui, entraînant aussi une usure prématurée des suspensions et surtout des patins de chenilles qui doivent être changés très fréquemment. Une corvée pénible, poids et taille des chenilles obligent (3,35 tonnes pièce !), qui doit impérativement être exécutée sous peine de voir l'engin être immobilisé. Une immobilisation qui, faute de moyens adéquats de remorquage, obligera souvent les équipages à saborder leurs machines pour éviter qu'elles ne tombent intactes entre les mains de l'ennemi. Deux charges explosives de démolition sont d'ailleurs prévues pour faire face à ce cas de figure. L'une est située sous le canon, l'autre sous le moteur. Leurs explosions entraînent la destruction quasi totale de l'engin, surtout si le feu se propage aux munitions du canon de 128mm et aux six réservoirs d'essence.

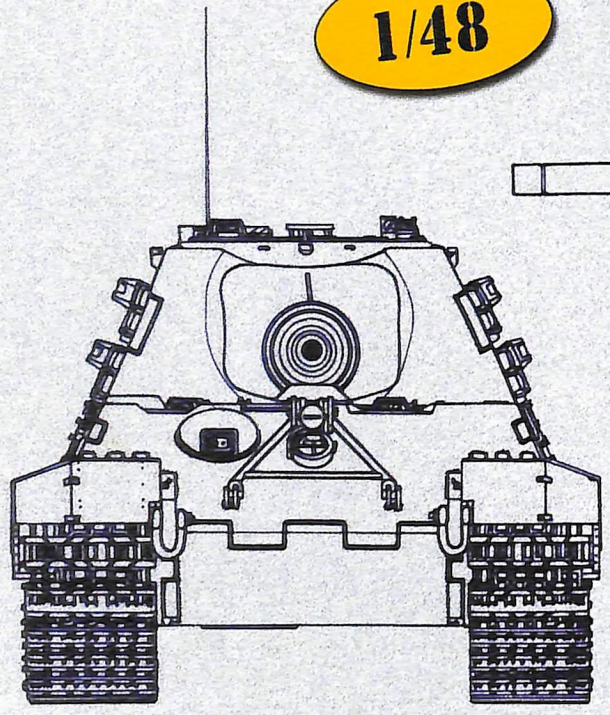
L'équipage du Jagdtiger compte six hommes, soit un membre de plus que dans la majorité des machines allemandes : un pilote, à l'avant gauche, un radio, à l'avant droit, un chef de char et un tireur situés respectivement à l'avant gauche et à l'avant droit du compartiment de combat, et deux chargeurs à l'arrière. Les deux premiers accèdent chacun à leur poste par une trappe individuelle qui se trouve au-dessus de leur siège. Le chef de char dispose lui aussi d'une trappe pour accéder à sa position. Le reste de l'équipage entre à l'intérieur du Jagdtiger par une large porte à double battant située sur l'arrière de la casemate. Les six hommes ne sont pas isolés les uns des autres et en cas de problèmes sur l'une des trois trappes, ils peuvent tous emprunter la porte arrière.

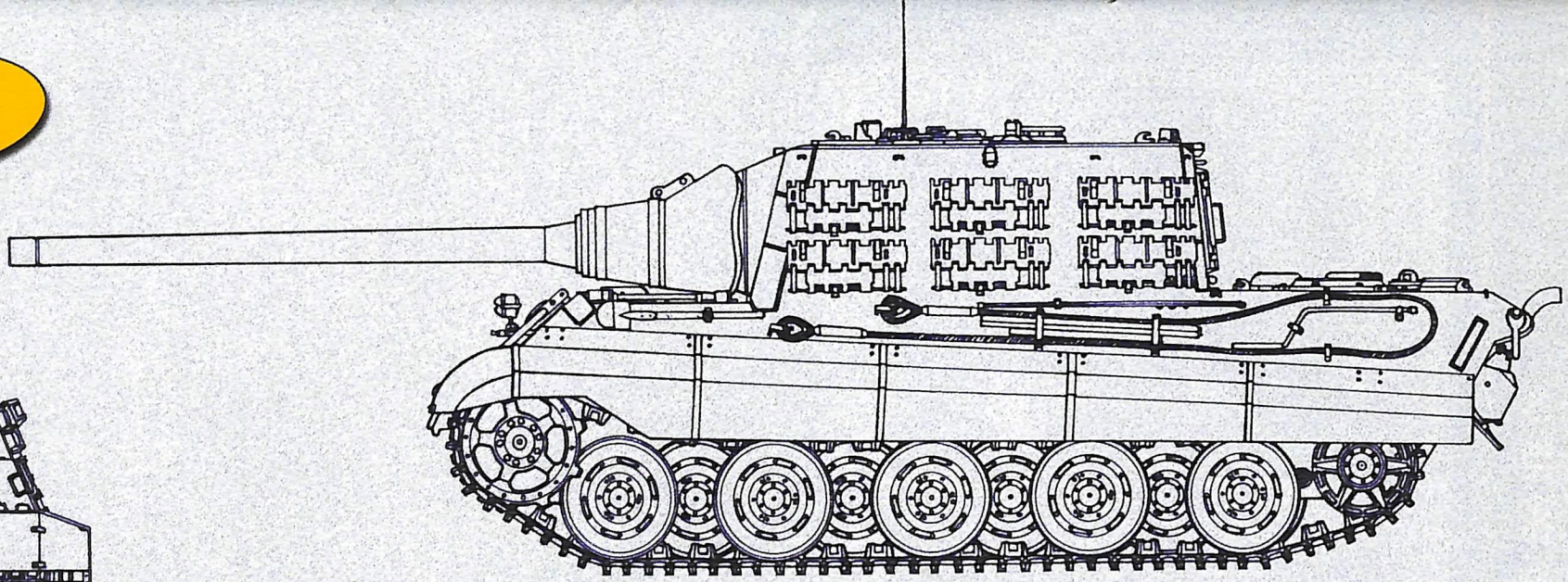
Pour se faire une idée encore plus précise de la « bête », il est intéressant de comparer ses performances avec celles d'un autre chasseur de chars allemand, le Jagdpanther. Le rapport poids/puissance de ce dernier est nettement plus flatteur, puisque l'on obtient 15cv pour une tonne de poids déplacée. Le Jagdpanther peut atteindre la vitesse de 55km/h sur route et ses performances en tout-terrain sont sans commune mesure avec celles affichées par le Jagdtiger. Pour apprécier les performances en tout-terrain des deux engins, il convient de comparer leur pression au sol respective. Le Jagdpanther annonce 0,890 kg par cm≈ alors que le Jagdtiger est à 1,06 kg par cm≈. Plus la pression au sol est faible et plus le véhicule peut se mouvoir facilement en terrain meuble. La comparaison entre les deux chasseurs de chars tourne alors nettement à l'avantage du plus petit des deux.

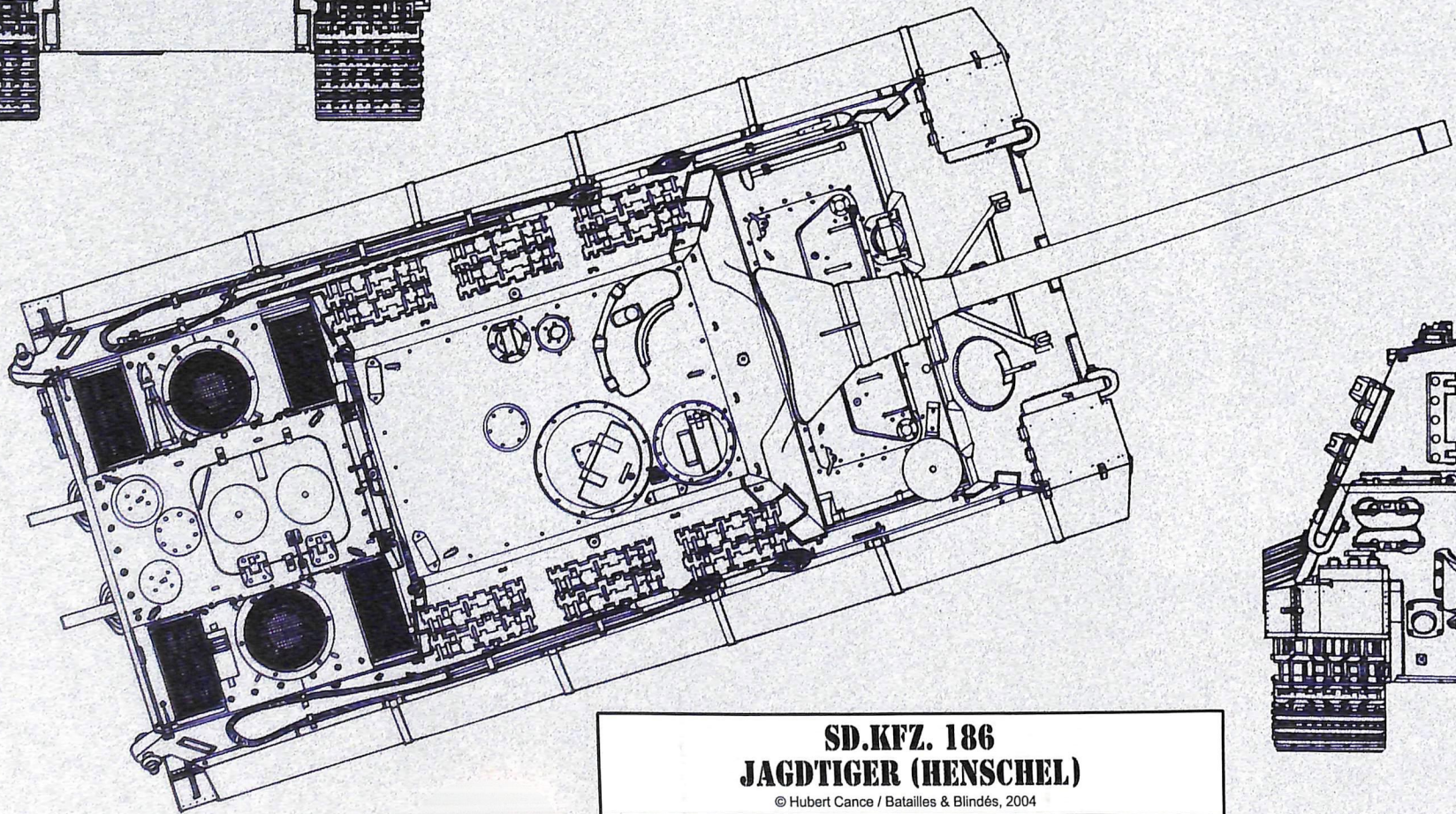
Et pour ceux des lecteurs qui auraient encore des doutes au sujet des défauts du Jagdtiger, voici un extrait du témoignage d'un homme qui sait de quoi il parle,

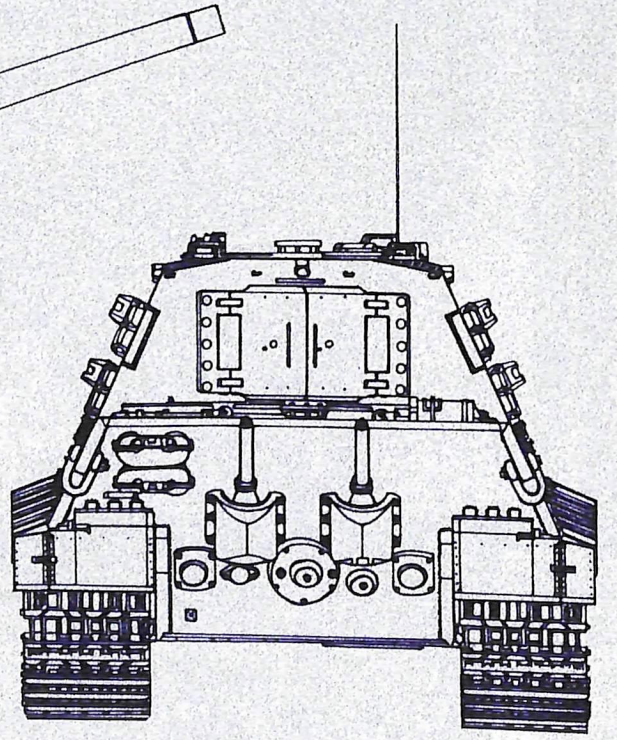
Comme leurs *alter ego* allemands, les propagandistes américains ne sont pas inactifs... en témoigne cette photo montrant un *GI* posant à côté d'un Jagdtiger en présentant son Colt 45 ! NARA

1/48









SD.KFZ. 186
JAGDTIGER (HENSCHEL)

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004

JAGDTIGER – DERNIER DINOSAURE DU REICH

Bien que la légende jointe à cette photo précise que ce Jagdtiger aurait été touché par un obus de 76,2mm tiré depuis un *Tank Destroyer* M10, il y a fort à parier, vu les dégâts visibles sur l'épave, que cette machine ait été en réalité sabordée par son équipage ; le toit blindé de la casemate a littéralement disparu ! NARA

l'*Oberleutnant* Otto Carius, as de la *Panzerwaffe* et chef de la *2. Kompanie* du *schwere Panzerjäger-Abteilung 512* : « *Nous avons commencé à avoir des problèmes avec nos Jagdtiger dès que nous les avons perçus près de Sennelager. Avec pratiquement 80 tonnes, ces engins n'étaient vraiment pas mobiles ! En fait, seul le blindage était satisfaisant, car la manoeuvrabilité de l'engin laissait beaucoup à désirer et, ça, c'était un gros problème car le Jagdtiger était un engin dont le canon était placé en casemate. Le débattement latéral de la pièce de 128mm n'étant pas très important, cela nous obligeait à repositionner le blindé en le faisant riper sur ses chenilles pour repointer le canon. A cause de ces manœuvres incessantes, la suspension et la transmission cassaient très souvent. Mes hommes et moi-même ne comprenions vraiment pas ce qui avait pu pousser nos chefs à construire un engin aussi monstrueux dans les derniers mois de la guerre. Le Jagdtiger était à proprement parler un non-sens !* »

UN CANON FORMIDABLE !

Si, comme l'on vient de le voir, le Jagdtiger est globalement une plate-forme médiocre, qu'en est-il de son canon de 128mm, le *Pak 44 L/55* usiné par les industries Krupp ?

L'installation de la pièce sur la casemate se fait par l'intermédiaire d'un imposant mantelet que les Allemands appellent *Saukopfblende*. L'importante volée du canon impose la mise en place d'une chaise de route en forme de « A » qui le soutient sur les longs trajets. Les performances balistiques de cette arme sont particulièrement impressionnantes. Avec un pouvoir de perforation de 148mm à 2 000 mètres, vitesse initiale de 920m/s, elle peut mettre hors de combat absolument tous les chars adverses. Par exemple, le char lourd soviétique JS2, pourtant l'un des engins alliés parmi les mieux protégés avec ses 132mm de blindage frontal, est surclassé. Que dire alors des Cromwell, T-34 et autres Sherman dont le rôle ne se résumerait plus qu'à servir de proies faciles aux Jagdtiger ! Avec une portée de 22 kilomètres et un obus explosif puissant, le *Jagdpanzer VI* peut aussi jouer le rôle de canon automoteur, ce conformément aux vœux du *Führer*.

Néanmoins, le *Pak 44 L/55* n'est pas une arme parfaite, car ses performances balistiques flatteuses ne doivent pas faire oublier le poids élevé – encore une fois – de ses obus. En outre, la taille importante des munitions limite la quantité des coups disponibles. Le Jagdtiger ne peut embarquer qu'une quarantaine d'obus seulement. Il ne faut pas moins de deux hommes d'équipage pour charger dans la culasse les lourdes munitions de 128mm, ces dernières ayant la particularité de ne pas être encartouchées comme des obus de 88mm, mais de se présenter en deux fardeaux séparés : le projectile et la charge. La manutention de ces projectiles n'est pas aisée, comme l'attestent le poids et la taille des coups complets : 48 kilos pour les explosifs *SprG L/50* et de 48 à 50,5 kilos pour les perforants *Panzergranate 43*, selon la nature de la douille. La masse et le volume des obus complets ne permettent pas à l'équipage de recharger rapidement le puissant canon. Cette lenteur limite gravement la cadence de tir, pourtant vitale en cas d'engagement prolongé.

Les équipages, dans une certaine mesure, peuvent se charger eux-mêmes de l'entretien de leur canon. A cet effet, ils ont à leur disposition six longueurs de tiges accrochées à l'extérieur du char. À noter que le lot de bord, en plus du nécessaire pour nettoyer l'âme du canon, se compose d'une pelle, d'un cric d'une capacité de 20 tonnes et de son bloc de bois, d'une pince coupante, d'une hache, d'une masse, de deux crochets en forme de C, d'un extincteur, de deux longueurs de câble de remorquage (32mm de diamètre et 8 mètres de long) et enfin d'un câble pour tirer les chenilles quand elles doivent être changées (14mm de diamètre et 15 mètres de long). Le tout est arrimé à l'extérieur du blindé. Quant à l'armement secondaire du Jagdtiger, il se compose de deux mitrailleuses, une MG34 de 7,92mm montée sur

rotule en position frontale, servie par le radio, et, uniquement sur les Jagdtiger Henschel, une MG42 de calibre identique pour la défense antiaérienne. Cette dernière est rangée pour le transport à l'intérieur de la casemate. Un support est prévu sur la plage arrière pour sa mise en batterie. La dotation en munitions pour les mitrailleuses est de 3 300 coups.

Comme pour la question de la mobilité, une comparaison doit être faîte avec le Jagdpanther et son fameux canon de 88mm *Kwk L/71* – À noter que quatre Jagdtiger, désignés *Sd.Kfz. 185*, ont justement été armés d'un canon de 88mm pour cause de pénurie de pièces de 128mm. Le *88 Kwk L/71* à haute vitesse initiale, 1 130 m/s, a des performances sensiblement égales au canon de 128mm. Avec les munitions spéciales *Panzergranate 40/43*, il peut percer jusqu'à 175mm de blindage à 2 000 mètres et plus ! Il peut lui aussi mettre hors de combat tous les chars alliés. Néanmoins, la puissance et la portée de son obus explosif sont largement inférieures à l'armement principal du Jagdtiger. Le canon de 128mm ne se justifie donc pas dans le cadre d'une stricte lutte antichar. Sa cadence de tir limitée lui confère même un grave désavantage. Problème accentué par la conception propre au concept du chasseur de char. Avec un débattement latéral limité, canon en casemate fixe oblige, de 10 degrés à droite et 10 degrés à gauche, si la cible sort de ce champ restreint, le pointage doit s'effectuer par ripage des chenilles – comme sur le char français B1 bis en son temps. Un inconvénient qui peut s'avérer mortel dans un combat rapproché avec d'autres chars, ceux-ci pouvant alors tourner le Jagdtiger puis l'attaquer sur ses flancs, là où son blindage est le moins épais.

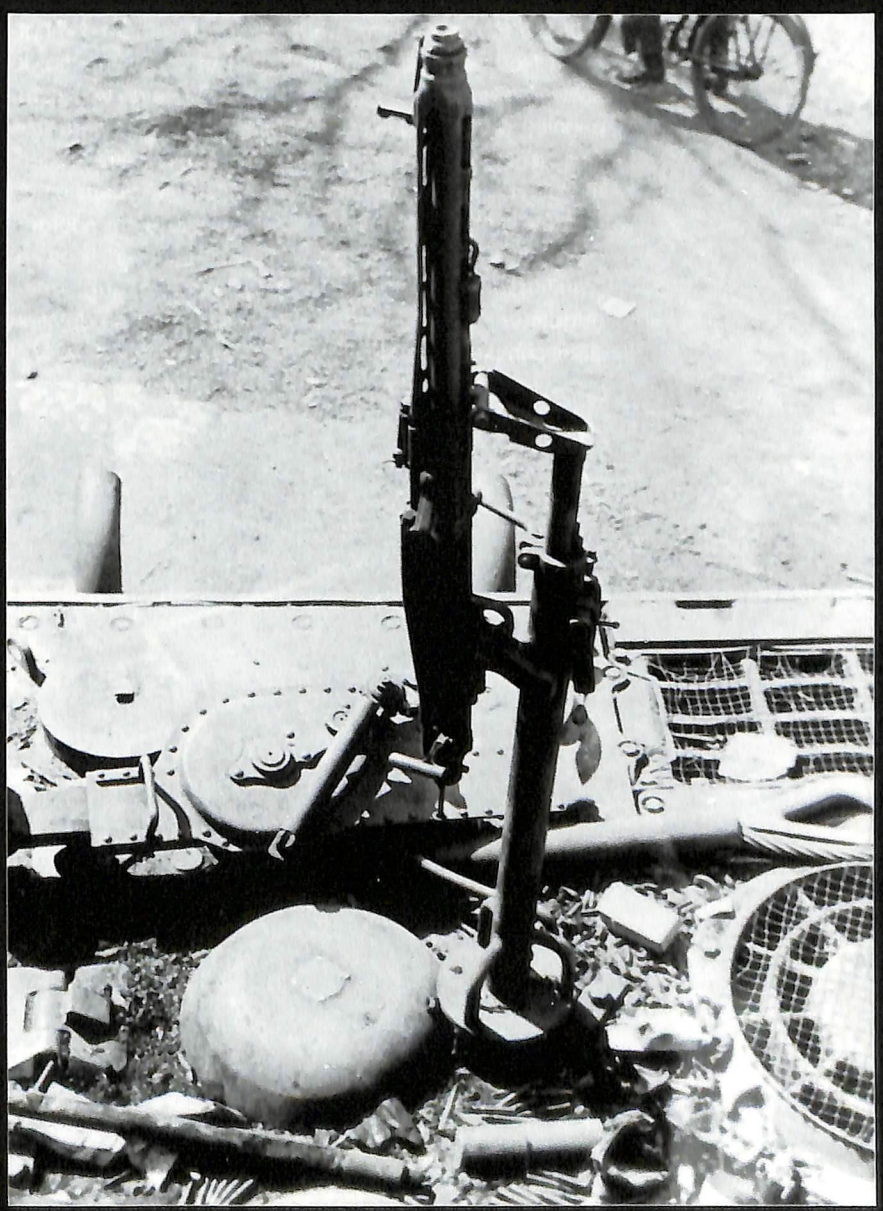
UN BLINDE INVULNÉRABLE ?

Le blindage du Jagdtiger est sans aucun doute l'un de ses points forts. En frontal, il atteint l'épaisseur record de 250mm ! A titre de comparaison, le Tiger II est largement battu avec ses 180mm. Un tel blindage le met à l'abri de tous les canons antichars alliés. De plus, les plaques de blindage présentent la particularité de s'emboîter entre elles, dans des créneaux, ce qui donne une résistance supplémentaire à l'ensemble de la structure.

Les Britanniques ont pourtant un outil particulièrement adapté à la lutte contre les chars lourds allemands, leur canon de 17 livres. Les armées de sa Majesté ont déjà eu fort à faire avec l'un des aînés du Jagdtiger, le Tiger premier du nom. Sa cuirasse frontale de 100mm, considérée en 1942 comme étant quasiment impénétrable, a poussé l'armée britannique à concevoir un char suffisamment puissant pour en venir à bout. Le canon antichar de 17 livres a ainsi été adapté à la tourelle du Sherman. Cette modification arrive à temps pour la bataille de Normandie et si le blindage du char américain demeure très insuffisant, il n'en reste pas moins que le Sherman « Firefly » (luciole) est un adversaire de poids pour les hommes de la *Panzerwaffe*. Le canon de 17 livres a en effet des performances balistiques comparables au 88mm allemand. Ainsi, avec la munition spéciale *APDS* (*Armour Piercing Discarding Sabot* – obus perforant à sabot détachable), le « Firefly » peut percer 175mm de blindage à 1 800 mètres. Seul le Jagdtiger est en mesure de résister à une telle puissance de feu mais uniquement pour un impact dans l'arc frontal, les flancs du chasseur de chars allemand n'étant blindés qu'à 80mm. Une épaisseur insuffisante pour mettre en échec les chars alliés, soviétiques ou occidentaux, qui seraient parvenus à le tourner.

Comme pour tous les blindés allemands, la fiche technique du *Jagdpanzer VI* n'est pas figée. Pour accroître encore le potentiel de son engin, des modifications seront demandées par Hitler comme l'installation d'un lance-flammes et le remplacement du canon par une pièce de 66 calibres, longueur du tube 8,45 mètres ! Il est d'ailleurs intéressant de noter le côté antinomique d'une telle demande, car l'allongement du tube aurait visé à accroître le pouvoir de perforation de la pièce à longue portée alors que l'installation d'un lance-flammes en aurait fait un blindé pouvant être engagé au contact… Dans tous les cas, heureusement pour le malheureux moteur Maybach déjà très à la peine, aucune de ces lourdes modifications ne pourra être exécutée.

Ce cliché nous montre la MG42 de DCA installée en position de tir sur la plage arrière d'un Jagdtiger. Selon les recherches de T. Jentz et H Doyle, seuls les Jagdtiger « Henschel » étaient équipés d'un tel dispositif. Compte tenu des risques encourus par le servant de cette MG42, isolé sur le blindé, il y a fort à parier que cette arme ne fut jamais utilisée contre les appareils alliés. Tank Museum – Bovington



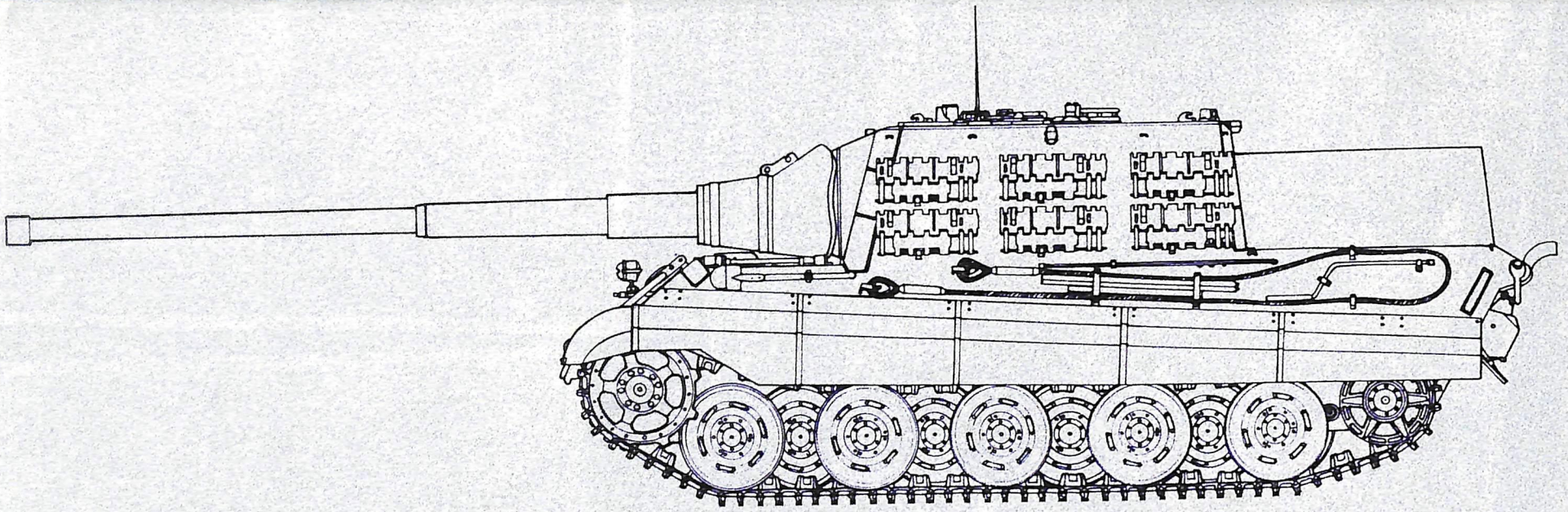
LE JAGDTIGER AU COMBAT

La production du Jagdtiger ne s'effectuant qu'au compte-goutte, seulement deux unités de chasseurs de chars, le *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* et le *schwere Panzerjäger-Abteilung 512*, ont pu en recevoir un nombre d'exemplaires significatif. À quelques rares exceptions près, aucun exploit militaire ne sera à mettre au crédit de ces deux formations dont nous allons rapidement évoquer le déploiement opérationnel. L'historique de ces unités souffre de nombreuses lacunes, la défaite du *Reich* ayant plongé l'armée allemande dans la plus grande des confusions. Les journaux de marche des unités ayant été perdus ou tout simplement jamais été rédigés… Cette étude cherche à faire une synthèse de différentes sources qui, parfois, se contredisent. Les parcours du « 512 » et du « 653 » doivent donc être appréhendés avec une certaine réserve par le lecteur.

Le *schwere Panzerjäger-Abteilung 512* est officiellement formé en janvier 1945 par la transformation du *Panzer-Abteilung 424*. L'unité ne touche ses cinq premières machines qu'au cours du mois de février. Le « 512 » est alors commandé par le *Major* Scherf, un ancien du *schwere Panzer-Abteilung 503* qui a notamment combattu en Normandie à bord de Tiger I et II. En théorie, le *schwere Panzerjäger-Abteilung 512* dispose de trois compagnies de dix Jagdtiger chacune, mais le nombre très limité d'engins livrés ne lui permettra jamais d'être à effectif plein. En fait, les chiffres divergent sur les quantités de blindés attribuées à l'unité, vingt à trente étant couramment cités – une seule chose est certaine, le *schwere Panzerjäger-Abteilung 512* ne possède que onze Jagdtiger à la fin février 1945, le reste de sa dotation étant complétée par des *Panzerkampfwagen IV Ausf. H* et quelques *StuG III*. Ce bataillon est ainsi présenté avec deux ou trois compagnies. Si le sort de la *1. Kompanie*, sous les ordres d'Albert Ernst, est assez bien connu, il en va autrement pour des deux autres compagnies (une seule ?). L'*Oberleutnant* Otto Carius, un ancien du *schwere Panzer-Abteilung 502* et « accessoirement » deuxième tueur de chars de l'histoire de la *Panzerwaffe* avec plus de 150 blindés détruits à son actif, est ainsi présenté comme le commandant de la *2. Kompanie* ou de la *3. Kompanie*. Le « 512 » bénéficie donc de chefs aux palmarès prestigieux possédant une expérience du combat inégalable. Toutefois, le reste de l'effectif est en majorité constitué de jeunes recrues que le maniement complexe de leurs lourds engins laisse parfois perplexes. Le haut commandement allemand répétera fréquemment cette erreur, persuadé que les performances du matériel compenseront l'inexpérience de jeunes soldats.

Les deux (trois ?) compagnies connaissent des fortunes diverses lors de leurs carrières. Elles sont engagées à la mi-mars 1945 dans une contre-attaque de la dernière chance contre la célèbre tête de pont américaine de Remagen. Mais seule la *Kompanie* Ernst parvient à lancer son attaque, sans d'ailleurs changer le cours des événements. La *Kompanie* Carius, dont les trains sont bloqués par l'avance américaine, est dans l'obligation de reculer. Un groupe de cinq Jagdtiger couvre alors la retraite de l'armée allemande en tentant de mettre en place des bouchons retardateurs. Deux *Jagdpanzer VI* sont rayés des listes pour cause de panne mécanique. Quant aux pertes américaines, elles ne s'élèvent qu'à… deux Sherman, dont l'un détruit à plus de 3 000 mètres ! Lors de son repli, la *Kompanie* Carius se bat à Netphen puis à Siegen où elle ne peut que subir la pression crois-

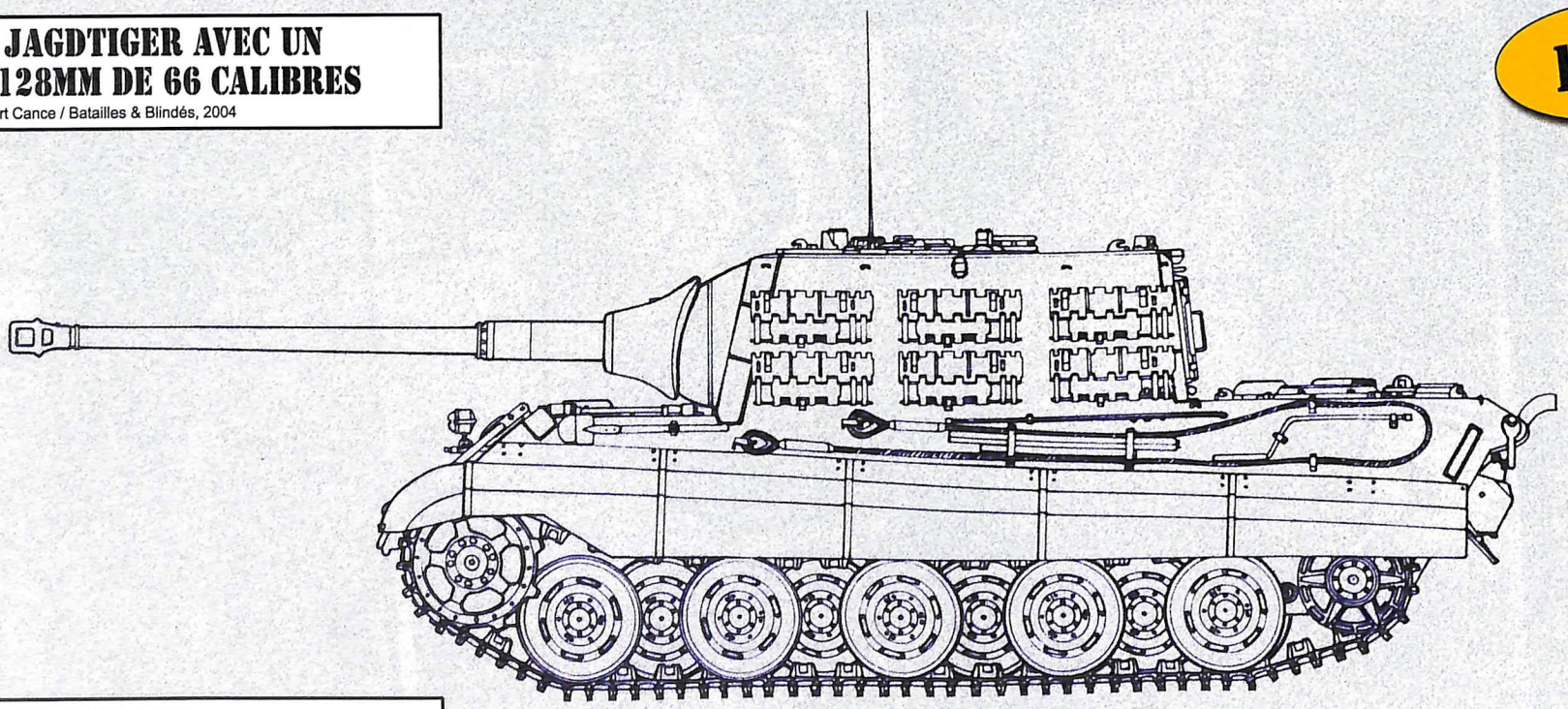
Belle vue d'un Jagdtiger « Porsche » du *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* abandonné à son triste sort par son équipage et visité par des *GI's*. Le lecteur voudra bien noter l'épaisseur du blindage de la trappe arrière à deux volets ! Tank Museum - Bovington



PROJET JAGDTIGER AVEC UN CANON DE 128MM DE 66 CALIBRES

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004

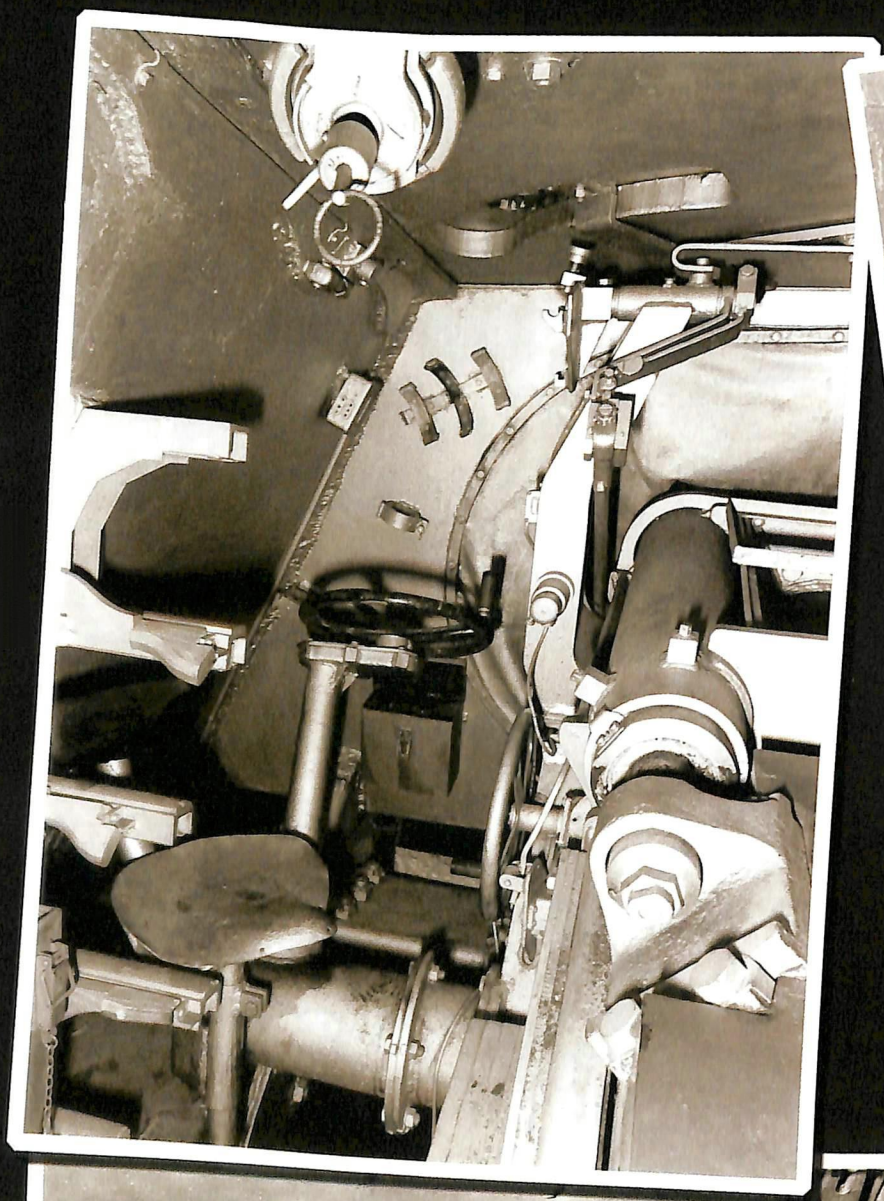
1/48

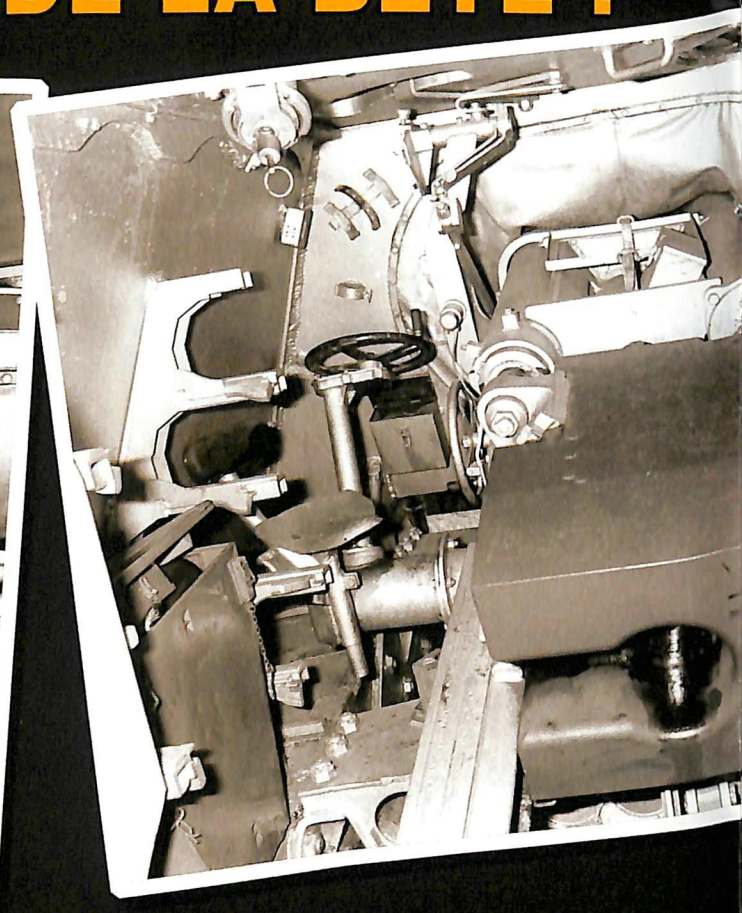


SD.KFZ 185 JAGDTIGER ARMÉ D'UN CANON DE 88MM

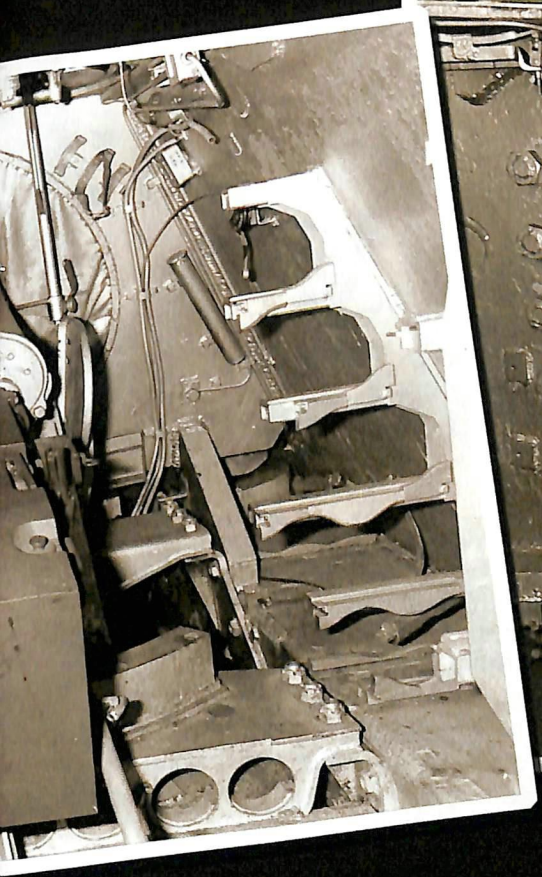
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004

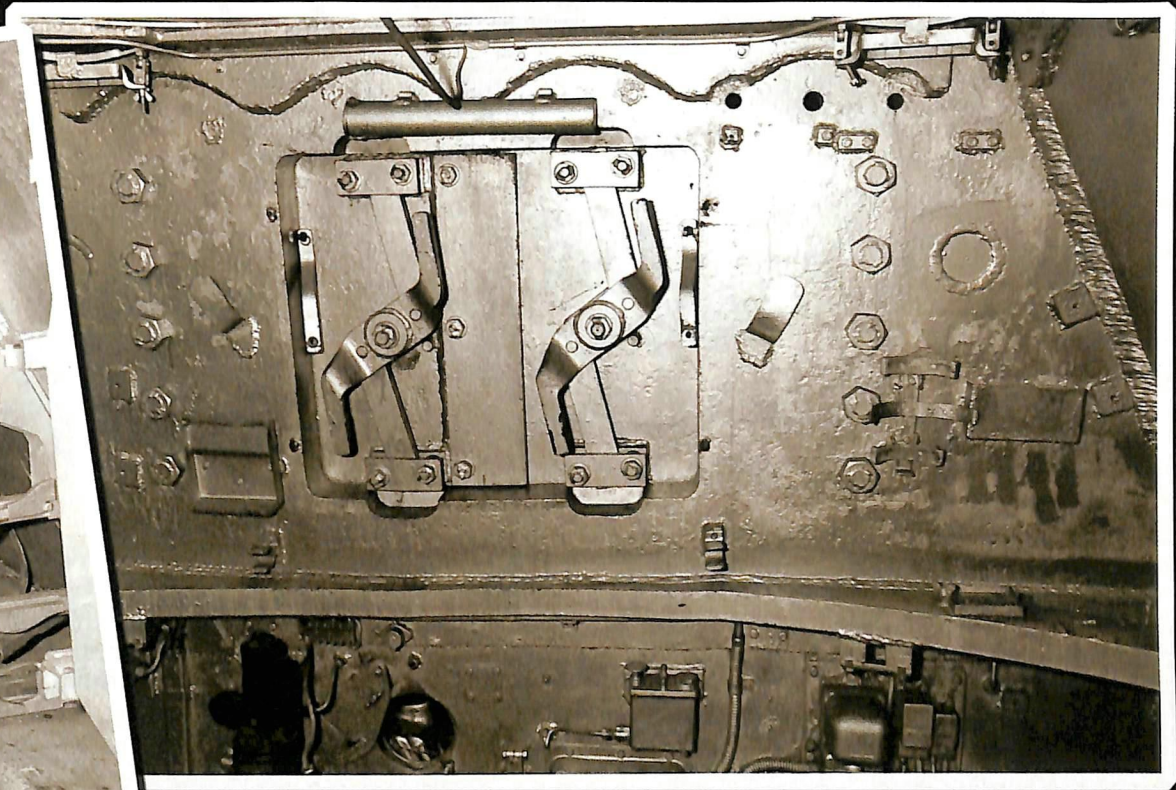
DANS LE VENTRE DE LA BÊTE !



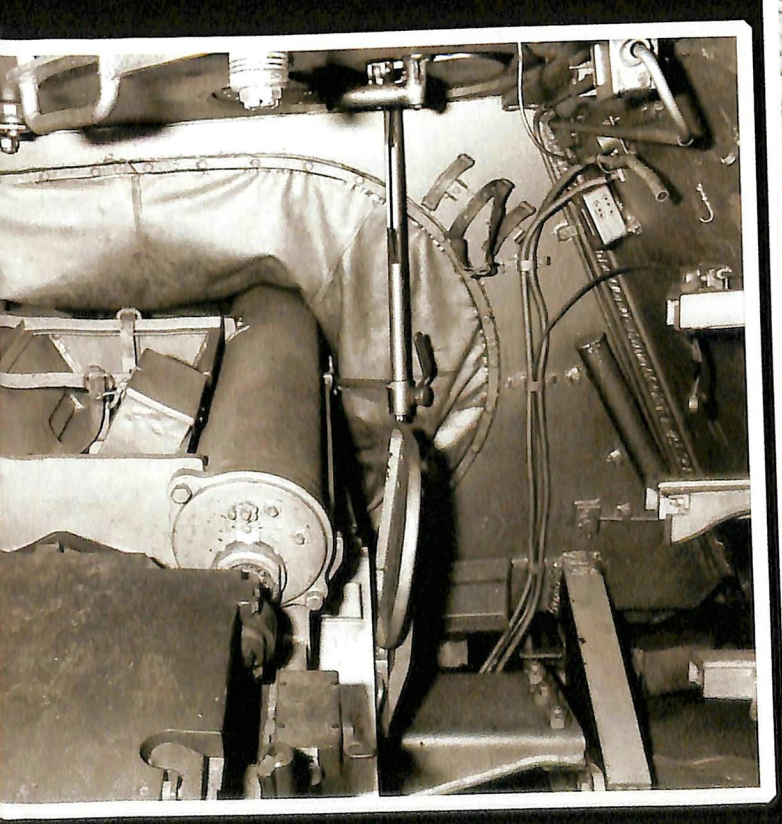


Photos prises à bord du Jagdtiger (Po
Ce Jagdpanzer VI était utilisé comme
Capturé par les troupes US, il est dés

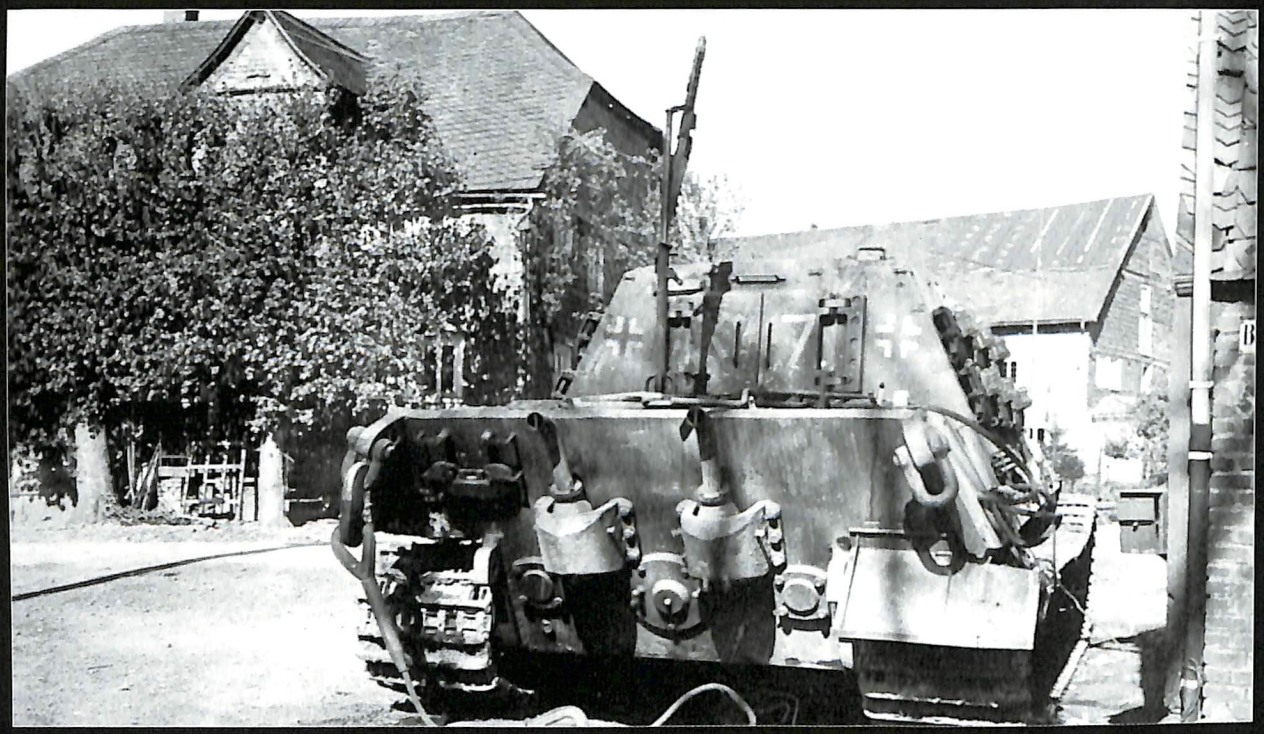




rsche) Fgst. 305004.
machine-école au camp de Sennelager.
ormais exposé au Tank Museum de Bovington.



Photos © Copyright Tank Museum – Bovington



L'absence des caches des pots d'échappement sur ce Jagdtiger, abandonné dans une cité allemande, ainsi qui la MG42 de DCA laissent à penser qu'il s'agit d'une version « Henschel ». Tank Museum - Bovington

sante des forces américaines. C'est seulement dans la région d'Unna que Carius et ses hommes peuvent enfin laisser pleinement s'exprimer la puissance de feu de leurs canons de 128mm, au grand dam des tankistes US ! Quatre Jagdtiger semblent avoir été perdus dans ce secteur, là aussi suite à des problèmes mécaniques. La *Kompanie* d'Otto Carius termine la guerre à Ergste où elle se rend après que ses équipages aient saboté leurs six derniers Jagdtiger.

En aparté, il est bon de signaler que certaines sources mentionnent l'existence d'une *2. Kompanie*. Renforcée par une poignée de Tiger I et II préalablement utilisés pour la formation des équipages, elle aurait joué un rôle mineur, voire négligeable, dans le secteur de Paderborn car quasiment laminée par les attaques des chasseurs-bombardiers alliés. Les équipages de cette *2. Kompanie* auraient ensuite participé aux combats dans la région d'Unna. Cette unité s'est-elle ralliée à celle de Carius ou bien ne forment-elles qu'une seule et même compagnie ? Ce point reste à approfondir.

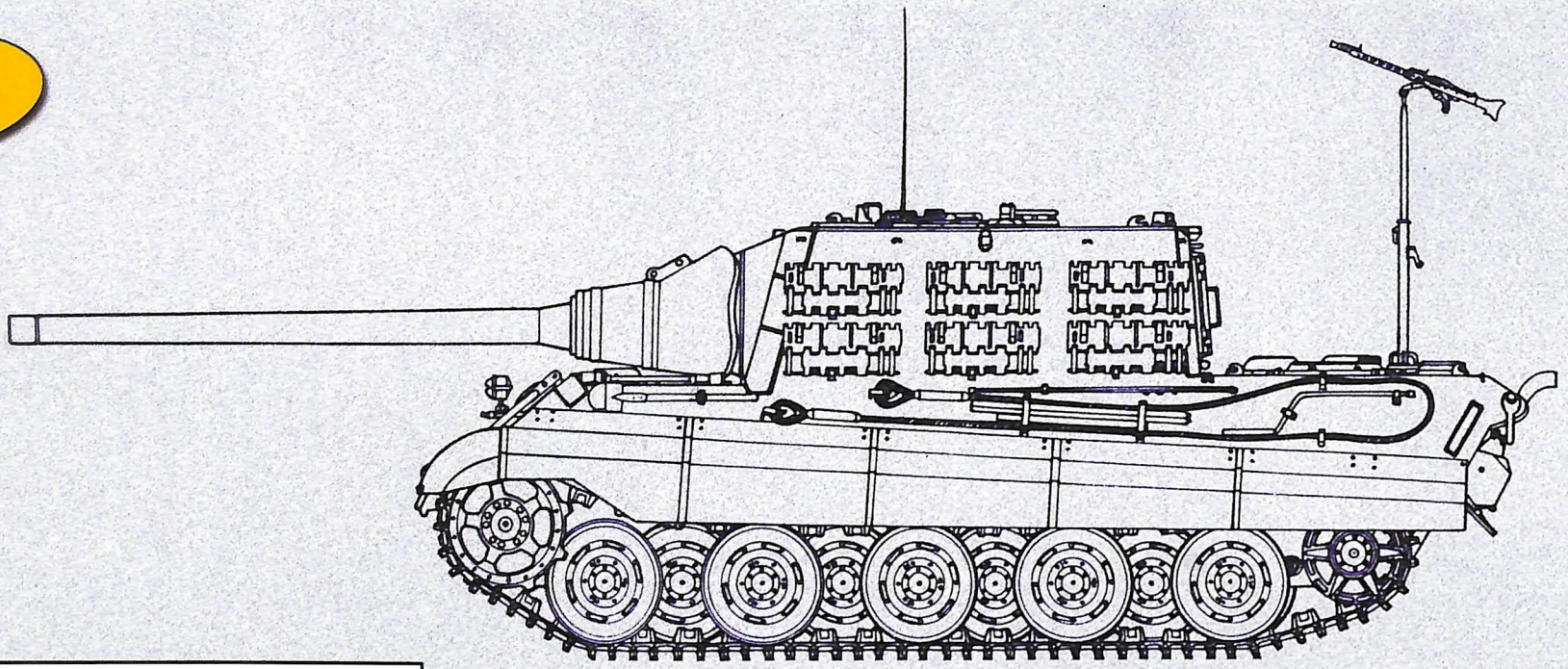
La *Kompanie* Ernst se distingue brillamment le 9 avril 1945 près d'Iserlohn, en Allemagne. Embusqués et bien camouflés, quatre Jagdtiger, appuyés par trois *Panzerkapfwagen IV lang* et quatre *StuG III*, engagent simultanément une colonne américaine à longue distance. En quelques minutes seulement, les Allemands parviennent à mettre hors de combat onze blindés alliés et à détruire une trentaine de camions. Un rapport américain précisera que certains Sherman ont été détruits par des Jagdtiger ayant ouvert le feu à plus de 4 000 mètres de distance ! Quant aux pertes allemandes, elles ne s'élèvent qu'à un seul Jagdtiger, sabordé par son équipage après avoir été endommagé par les roquettes d'un chasseur-bombardier P-47. L'accrochage d'Iserlohn est néanmoins le seul fait de gloire dont le *schwere Panzerjäger-Abteilung 512* puisse s'enorgueillir. Un succès certain, certes, mais que l'on doit aussi mettre au crédit des équipages de *Sturmgeschütz* et de *Panzer IV* qui lui étaient alors rattachés. Isolés dans la ville d'Iserlohn, encerclés, les équipages d'Ernst finiront par se rendre aux troupes américaines après avoir saboté leurs dernières machines et pris le temps de saluer réglementairement leurs compatriotes avant de partir pour les camps de prisonniers.

Le *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* est quant à lui constitué en mars 1943 par la transformation de la *Sturmgeschütz Brigade 197*. En septembre 1944, le bataillon réceptionne ses trois premiers Jagdtiger (Porsche) en remplacement de ses Elefant – un autre chasseur de chars lourd allemand qui lui aussi, en son temps, causa bien des soucis à ses adversaires… comme à ses équipages ! Le « 653 » est une unité bien organisée qui compte un millier d'hommes. Le *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* s'organise théoriquement comme suit :

- Un groupe d'état major.
- Deux sections de *Flak* équipées de 7 véhicules armés de 20 mm quadruple (3 *SdKfz 7/1* et 4 *Flakpanzer IV Wirbelwind*) et *4 Flakpanzer IV Ostwind* armés d'un canon de 37 mm.
- Une section de reconnaissance.
- Une section de génie.
- Trois compagnies de chasseurs de chars équipées, toujours en théorie, de 14 Jagdtiger chacune plus un engin de commandement.
- Une compagnie de services équipée de 148 camions et semi-chenillés.
- Une section de maintenance avec 5 *Bergepanther*.

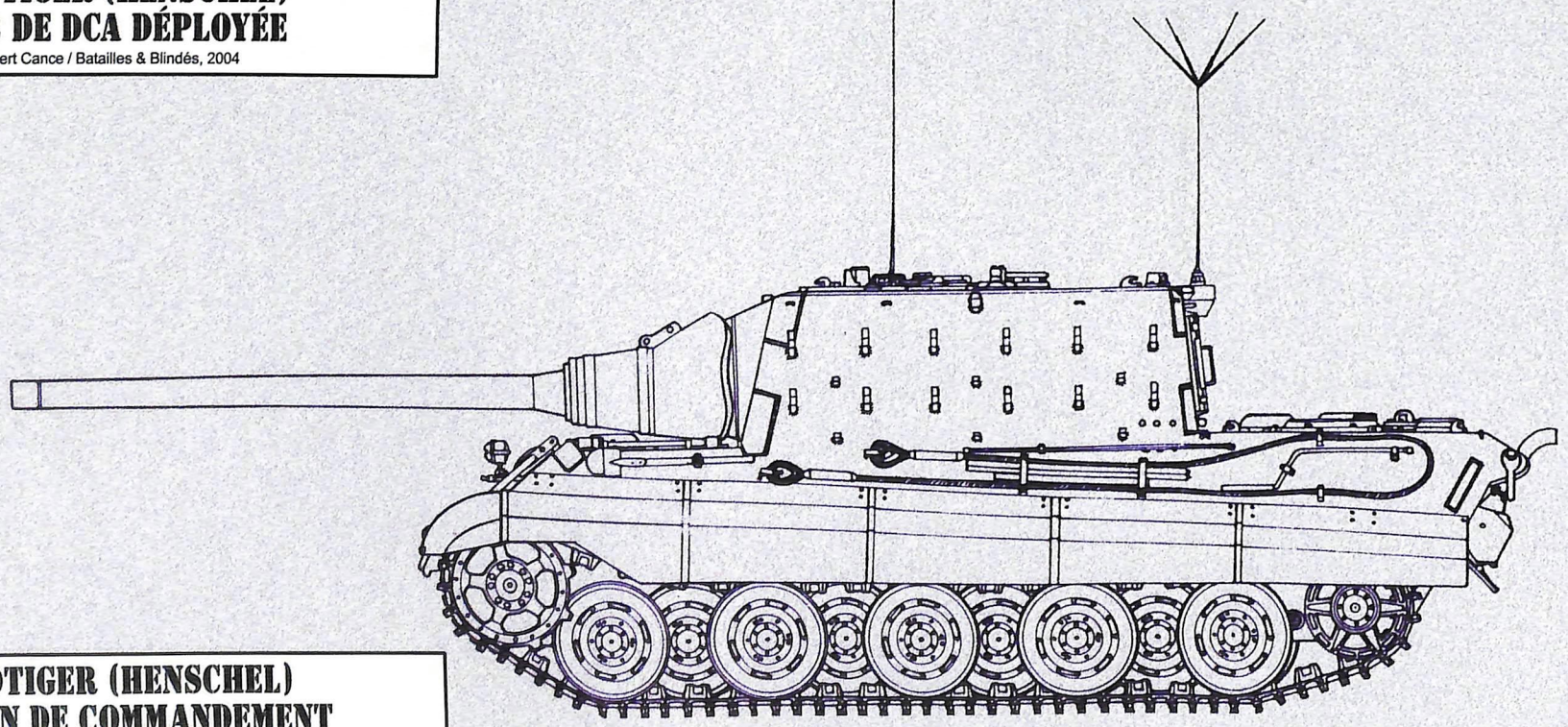
La réalité est toute autre car à la fin de l'année 1944, aucune unité allemande n'est en mesure d'approcher, même de loin, ses dotations théoriques. Fait qui peut aisément se comprendre dans une armée qui vit ses derniers soubresauts. Ainsi, à l'orée de l'année 1945, seule la troisième compagnie est réellement équipée de Jagdtiger.

1/48



JAGDTIGER (HENSCHEL)
MG42 DE DCA DÉPLOYÉE

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004



JAGDTIGER (HENSCHEL)
VERSION DE COMMANDEMENT

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004

La seconde, toujours équipée de ses Elefant, combat encore en Italie dans le cadre de la *14. Armee*. Quant à la première compagnie, elle n'a toujours pas réceptionné ses engins ! Le « 653 » est ainsi engagé en ordre dispersé, se privant de cette manière de la force de frappe considérable que peuvent représenter 45 Jagdtiger. Mais les Allemands ne peuvent que subir la pression des Alliés. Il leur est impossible d'organiser une défense cohérente ; ils se contentent de réagir, souvent dans la précipitation, aux offensives de leurs ennemis.

En octobre 1944, l'on retrouve quelques Jagdtiger du « 653 » sur l'*Ostfront* où ils sont rattachés à la *17. Armee* du *General der Infanterie* Friedrich Schulz. À cette époque, le bataillon ne compte que douze machines, six autres engins devant être réceptionnés en novembre.

Hitler mettra beaucoup d'espoirs dans l'utilisation au combat de son chasseur de chars. Par exemple, il ordonnera que les Jagdtiger du *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* soient engagés au sein de la *6. Panzerarmee* lors la bataille des Ardennes, la dernière grande offensive allemande. En fait, les 16 *Jagdpanzer VI* devant participer à l'opération « *Wacht am Rhein* » ne quitteront jamais leurs plates-formes ferroviaires, les trois trains étant bloqués à plus de cinquante kilomètres de la ligne de front. Mais on peut toutefois se demander quelle aurait été leur efficacité réelle sur les chemins étroits et parfois tortueux qui caractérisent le massif forestier des Ardennes. Le manque de débattement latéral du canon, la manœuvrabilité et la fiabilité médiocres se seraient ainsi conjugués pour transformer l'utilisation du Jagdtiger en un véritable calvaire, non pas pour les troupes alliées mais pour les équipages des blindés allemands !

La *3. Kompanie* du *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* est alors rattachée à la *17. SS-Panzer-Grenadier-Division « Götz von Berlichingen »* avec laquelle elle prend part à l'offensive « Norwind ». Les Jagdtiger combattent dans le nord de l'Alsace, sans obtenir de succès éclatants, semble t-il. Par contre, le 9 janvier 1945, le « 653 » enregistre sa première perte avec la destruction d'un Jagdtiger frappé par un *bazooka* ; la première mais pas la dernière puisque, dans les jours suivants, plusieurs machines sont sabordées par leur équipage suite à des pannes mécaniques. C'en est au point qu'un rapport détaillé sera même envoyé au *Führer* pour lui rendre compte du manque de fiabilité des blindés.

Paradoxalement, au début du mois de février 1945, le *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* qui a reçu des engins neufs est quasiment à effectif plein, puisqu'il compte alors 41 *Jagdpanzer VI*. Il faut néanmoins signaler que sur ce total, 19 chasseurs de chars sont immobilisés pour des durées plus ou moins longues. Les raisons ? Pannes mécaniques… Le 18 février, un détachement comptant quelques Jagdtiger est utilisé pour procéder à des tirs indirects d'artillerie sur des cibles situées à plus de vingt kilomètres, preuve, s'il en fallait une, que le *Pak 44 L/55* de 128mm est tout de même une pièce redoutable. Le 11 mars, le *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* est engagé contre l'armée américaine sur le front de la Moder. Les Jagdtiger prélèvent un lourd tribut à l'assaillant, notamment dans la nuit du 15 au 16. Au petit jour, l'intensité des combats s'accroît encore... Vingt-et-un chasseurs de chars allemands sont endommagés mais les pertes alliées sont encore plus importantes, certains M4 américains ayant été réduits en miettes à plus de 4 000 mètres ! Une colonne entière de Sherman a été détruite par des Jagdtiger. Néanmoins, à la mi-mars, la *7th US Army* perce la ligne de défense allemande contraignant les débris du *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* à se replier tout en tentant de ralentir les troupes alliées. Un *Jagdpanzer VI* parvient par exemple à freiner de plusieurs heures la progression d'une unité blindée alliée qui, dans l'affaire, perd trois Sherman. Il faudra l'intervention des P-47 pour débloquer la situation. À Neustadt, ce sont trois Jagdtiger qui tiendront la dragée haute à une *Task Force US* comptant 25 *Tank Destroyer* M10 et Sherman. Malgré avoir reçu plusieurs coups au but, les blindés allemands parviendront à s'éclipser sans être inquiétés. Début avril, le *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* ne compte plus que 24 Jagdtiger, dont à peine la moitié en état de combattre. Le 26, la force de frappe du bataillon ne se limite plus qu'à un unique engin, les quatorze autres blindés étant en réparation ! En mai, l'on retrouve le « 653 » en Autriche. À l'annonce de la cessation des hostilités, les équipages font sauter leurs huit dernières machines avant de se rendre aux troupes américaines.

D'autres Jagdtiger seront utilisés de manière plus ou moins isolée, en fonction des situations. Il semblerait que le *schwere Panzerjäger-Abteilung 510* ait reçu quelques Jagdtiger tandis que quatre à six machines auraient servi au sein de la *6. SS-Panzerarmee* en avril et mai 1945. Les compte-rendus traitant de ces engagements sont néanmoins très fragmentaires.

BILAN DU JAGDTIGER

La carrière du Jagdtiger ne brille guère par ses exploits militaires, même si quelques coups d'éclats sont à mettre à son actif. Pour comprendre la valeur de ce chasseur de chars, des parallèles doivent être établis avec d'autres matériels.

Tout d'abord le contexte militaire est important pour comprendre les raisons de la conception de ce blindé. En 1944, même si elle se bat avec l'énergie du désespoir, l'armée allemande recule sur tous les fronts. Elle est engagée dans de durs combats défensifs qui ne lui laissent que peu de marges de manœuvres. Sur le papier, un chasseur de chars lourdement blindé et armé semble être une solution intéressante. La facilité de fabrication est aussi mise en avant pour la réalisation des chasseurs de chars et autres canons automoteurs. En effet, déjà pour des raisons de coûts financiers, un blindé avec une casemate fixe fait l'impasse sur les complexes et coûteux mécanismes de rotation d'une tourelle. En 1944, l'argument économique est fondamental pour l'industrie de guerre allemande assommée par les bombardements et les pénuries de matières premières. Néanmoins, cet argument ne joue pas à plein dans le cas du Jagdtiger car son coût est totalement disproportionné. C'est un très gros consommateur de

matières premières. À titre de comparaison, un Jagdpanther est incomparablement moins cher à produire, son châssis, de conception très récente, issu du char Panther, étant à peine plus coûteux à assembler que celui d'un « vieux » *Panzer IV* ! De plus, les faibles cadences de production du *Jagdpanzer VI* ne permettront jamais d'équiper de manière significative les unités allemandes. Et le Jagdtiger n'influera nullement sur le cours d'une bataille. La guerre à la mi-1944 est de toute façon perdue pour le *Reich* hitlérien.

Le fait de pouvoir installer un canon plus puissant sur une structure fixe est souvent mis en avant. Le 128mm est effectivement une arme redoutable mais un 88mm fait aussi bien l'affaire dans la lutte antichar. Le seul avantage du *Pak 44 L/55* réside dans une portée supérieure et un obus explosif au pouvoir hautement destructeur. On retrouve là la volonté du *Führer* de faire du Jagdtiger un chasseur de chars mais aussi un *Sturmgeschütz* lourd.

Il pourra aussi être rétorqué que pour les combats purement défensifs, le vrai rôle du Jagdtiger, les canons automoteurs sont préférables. Cette assertion mérite cependant d'être nuancée. Si effectivement un chasseur de chars classique présente une silhouette plus basse qu'un char, il n'en va pas de même pour le Jagdtiger. Une comparaison avec un autre chasseur de chars allemand, le *Jagdpanzer IV,* s'impose. Les 190 centimètres de hauteur de ce dernier lui confèrent un profil facile à camoufler, ce qui en fait un engin efficace pour tendre une embuscade. Cette règle ne s'applique pas au Jagdtiger dont les mensurations sont gigantesques : 10,65 mètres de long, en incluant le canon, sur une largeur de 3,65 mètres et surtout une hauteur record de 2,95 mètres. Ces dimensions ne présentent pas les caractéristiques idéales à ce genre de tactique. Difficile en effet de camoufler une masse pareille et pourtant, cette précaution est indispensable à sa survie. En effet, en 1944, la *Luftwaffe* n'est plus en mesure d'assurer la moindre protection aux troupes au sol. La supériorité aérienne appartient sans conteste aux alliés et les chasseurs-bombardiers sont la terreur des forces allemandes. Il est évident qu'un véhicule comme le Jagdtiger est une cible prioritaire et surtout aisément repérable du ciel. Les 40mm de blindage sur le haut de la casemate sont bien incapables de résister à un tir de roquettes. Cela dit, il n'est pas nécessaire de détruire à coup sûr un char, l'endommager suffit souvent à le mettre hors de combat, surtout si les dégâts se situent au niveau du train de roulement. Dans le cas du Jagdtiger, une telle défaillance est catastrophique, car il lui est alors impossible de se défendre face aux chars ennemis qui ont tôt fait de le tourner pour l'attaquer sur ses points faibles. Quant au simple fait de le faire tracter par des engins de remorquage, c'est un véritable casse-tête, compte tenu de son poids.

L'ensemble boîte de vitesses/moteur/suspension est d'ailleurs le talon d'Achille du Jagdtiger. La fiabilité des ces éléments est soumise à rude épreuve par le poids de la machine. C'est ainsi que nombre de ces engins seront abandonnés par leurs équipages suite à des pannes mécaniques, sans oublier bien évidement, les pannes d'essence. Ces problèmes de fiabilité sont encore aggravés par la configuration propre aux chasseurs de chars. Pour être repointé vers une cible, le Jagdtiger est obligé d'utiliser ses chenilles. Le pilote sollicite alors durement des organes mécaniques déjà soumis à des contraintes trop importantes, causant, comme on l'a vu, des pannes fréquentes. La mobilité est le souci numéro un des équipages de Jagdtiger. Pour ne rien arranger, ce lourd engin ne peut pas s'aventurer partout. Un sol trop meuble ou un ouvrage d'art trop fragile sont pour lui des obstacles infranchissables. On le comprend, l'utilisation du Jagdtiger au combat est particulièrement problématique et engendrera de graves déconvenues à ceux qui avaient cru en son efficacité.

En conclusion, on peut affirmer que le Jagdtiger était un mauvais chasseur de chars. Son puissant armement et son épais blindage n'ont pas suffi à compenser ses multiples défauts dont le plus flagrant était son manque de fiabilité. Cet engin tenait plus du bunker mobile que du chasseur de chars qui, après avoir mis un coup d'arrêt à une offensive ennemie, s'esquive rapidement pour ne pas se faire prendre à revers ou se transformer en cible pour l'aviation. Le Jagdtiger n'était pas le blindé le mieux adapté à la situation industrielle et militaire de l'Allemagne, loin s'en faut. En comparaison, le *Jagdpanzer 38(t)* avec ses quatorze tonnes et son « petit » canon de 75mm se révélera à l'usage plus efficace et surtout beaucoup plus fiable. La seule gloire du Jagdtiger se résumera à un record, celui du poids, ses 75,2 tonnes en faisant le blindé le plus lourd jamais construit en série.

Les ingénieurs allemands ainsi qu'Hitler ne tireront pas de leçons des mésaventures de cet engin et mettront en chantier un autre monstre, une machine encore plus délirante, le Maus (Maus signifie « souris » en allemand – *sic* !) et ses 188 tonnes ! Les justifications de la création de ce type d'engins sont à rechercher dans les fondements philosophiques du nazisme, son goût du grandiose et de la propagande plus que dans les besoins réels des militaires allemands. S'il ne fait aucun doute que le Jagdtiger était une machine impressionnante et intimidante pour les tankistes alliés, il est tout aussi évident que ce blindé ne fut qu'un gigantesque gaspillage de matières premières. Peu apprécié par ses propres équipages, le Jagdtiger ne joua strictement aucun rôle dans l'histoire de la Seconde Guerre mondiale.

De nos jours, les amateurs de « bêtes » peuvent contempler trois exemplaires du Jagdtiger. Le premier (*Fgst. 305083*) est exposé en Russie au musée de Koubinka, près de Moscou. Un autre est présenté en Angleterre au Tank Museum de Bovington, le dernier (*Fgst. 305020*) étant à l'Aberdeen Proving Ground aux Etats-Unis.

Faute de disposer de suffisamment de place, un plan et des photographies supplémentaires, accompagnés de la fiche technique très détaillée du Sd.Kfz. 186, seront publiés dans le prochain numéro de Batailles & Blindés.

« Faisant preuve d'une incomparable vaillance, du sens de la manœuvre, d'initiative et de discipline, d'esprit de sacrifice, ces composantes de l'esprit cavalier, les groupes de reconnaissance ont accompli une noble et rude tâche et laissé un magnifique exemple. » – Général Weygand.

Par Vincent Bernard

Le choc subi par l'Armée française en mai et juin 1940 a nourri depuis plus de soixante ans les considérations les plus diverses sur les errements ayant présidé à son organisation d'avant-guerre ainsi qu'à son utilisation pendant les six semaines les plus terribles de son histoire.

Parmi ces critiques, la légende d'une sous-mécanisation chronique eut la vie particulièrement dure. Longtemps encore après la guerre était prêtée à la *Wehrmacht* une supériorité blindée de cinq contre trois. Il est désormais acquis depuis longtemps qu'en matière de moyens mécaniques, et particulièrement blindés, l'Armée française n'était en rien inférieure à l'Armée allemande, au moins sur le plan numérique, et qu'elle jouissait même d'une relative supériorité dans plusieurs domaines techniques.

GRDI

Les groupes mécanisés de reconnaissance français en 1940

Le véritable défaut de la cuirasse fut sans conteste la question de l'organisation et de l'utilisation de ces moyens, tant il est vrai qu'en matière de *Blitzkrieg*, « 1000 paquets de 3 chars » ne purent jamais rivaliser avec « 3 paquets de 1000 chars ». Ainsi, selon le mot involontairement prophétique du maréchal Foch : « *À la guerre, deux plus deux ne font pas forcément quatre* ».

Parmi les moyens mécanisés français de 1940, les groupes de reconnaissance firent néanmoins partie de ces initiatives heureuses et particulièrement efficaces au cœur de la déroute, dans la plus pure tradition de la cavalerie légère.

GENÈSE DES GROUPES DE RECONNAISSANCE

Nés des expériences acquises durant la Première Guerre mondiale de l'utilisation des troupes rapides de l'avant, les groupes de reconnaissance motorisés avaient été envisagés en mai 1923 afin de doter les commandants de corps d'armée et de divisions de moyens adéquats leur permettant d'assurer l'éclairage et la prise de contact avec l'ennemi. La formation et la composition de ces groupes avaient ainsi été dès leur création logiquement confiées à la cavalerie. Cette arme, en complète révolution identitaire dès avant la Grande Guerre avait ainsi été chargée de fournir les éléments nécessaires à la constitution d'un groupe de reconnaissance par corps d'armée (GRCA) et par division d'infanterie (GRDI).

Dès l'origine pourtant, le commandement avait considéré comme inutile la formation de ces groupes en temps de paix. Dans le contexte de désarmement généralisé qui avait caractérisé les années 20, les impératifs de réduction des moyens et des crédits l'avaient ainsi logiquement emporté sur la nécessité d'entretenir un niveau de coordination et d'entraînement élevé. Les années de crises de la décennie suivante n'avaient fait évoluer que la composition théorique des groupes de reconnaissance. La dernière réactualisation des règlements présidant à leur emploi datait de 1930 et restait toujours valable en septembre 1939. Ainsi, malgré quelques évolutions dans leur composition théorique (en 1936 et 1938 notamment), ces unités, formées pour l'essentiel par dissolution de plusieurs régiments de cavalerie du temps de paix, furent mises sur pied avec des règlements et des doctrines d'emploi datant d'une décennie, sans expérience ou presque de l'évolution groupée au sein de leurs grandes unités d'affectation.

TYPOLOGIE DES GROUPES DE RECONNAISSANCE

Au total, en 1939-40, 128 groupes de reconnaissance relevant de deux catégories et six modèles différents sont ainsi organisés :

– 23 Groupes de Reconnaissance de Corps d'Armée (GRCA). Parmi ceux-ci, vingt sont de type normal, les trois autres de type motorisé.

– 105 Groupes de Reconnaissance de Division d'Infanterie (GRDI) répartis en 52 de type normal, sept de type motorisé (cinq avec automitrailleuses, deux sans) et 46 de type réduit destinés aux unités d'outre-mer ou de formation tardive.

Quelques-uns de ces groupes sont particulièrement organisés en vue d'éclairer les unités motorisées appartenant au 1e groupe d'armées et formant l'aile marchante des forces françaises. C'est le cas des 1e, 2e et 3e GRCA destinés aux IIe, Ve et Ie corps respectivement affectés à la réserve générale, la 7e et la 1e armée. Il en est de même pour les GRDI numérotés de 1 à 7 et destinés aux sept

GRDI
Les groupes mécanisés de reconnaissance français en 1940

Photo souvenir du personnel d'un peloton moto du 7e GRDI avec ses cadres. Cette unité comptait 24 soldats et 12 side-cars Renet-Gillet type L1 avec FM 24/29 en batterie. Ce cliché est daté du début de l'année 1940. Il semble avoir été pris à Saint-Omer, devant la caserne du 7e GRDI. Coll. ARHAM / L. Soyer

divisions d'infanterie motorisée que compte l'Armée française. C'est à la cavalerie qu'est ainsi à nouveau confiée la mission traditionnelle d'éclairer l'infanterie. Dès la mobilisation, neuf régiments de cavalerie (les 2e et 3e hussards, les 7e et 11e chasseurs, les 9e, 10e, 20e et 30e dragons et le 9e cuirassiers) ainsi que les 6e et 7e groupes d'automitrailleuses sont dissous. Leurs éléments sont dispersés entre les divers centres mobilisateurs désignés pour donner naissance aux différents groupes de reconnaissance. Au sein de ces éléments, les deux groupes d'automitrailleuses forment alors le cœur des quelques rares groupes de reconnaissance mécanisés dotés de moyens blindés. En effet, s'il est théoriquement prévu par les règlements de 1930 de renforcer ponctuellement les G.R avec divers moyens motorisés *ad-hoc*, dont des compagnies de chars, seuls cinq GRDI sont effectivement organiquement dotés d'escadrons d'automitrailleuses blindées dans leur groupe d'escadrons de découverte (GED) et leur groupe d'escadrons de reconnaissance (GER). Ces quelques GRDI sont donc les seuls à disposer, dès 1939, de quelques éléments offensifs rapides. Ils sont désignés pour entrer dans la composition des divisions d'infanterie motorisées, sans doute les meilleures et les mieux dotées de toute l'armée française. Le 1e GRDI est ainsi affecté à la 5e DIM, le 3e GRDI à la 12e DIM, et le 4e GRDI à la 15e DIM. Formés à partir des 6e et 7e groupes d'automitrailleuses à Compiègne et Saint-Omer, les 6e et 7e GRDI entrent respectivement dans la composition organique des 3e DIM et 1e DIM. Enfin, les deux dernières divisions motorisées françaises, la 9e et la 25e DIM doivent se contenter quant à elles des 2e et 5e GRDI, tous deux d'excellent niveau, mais totalement dépourvus des précieuses automitrailleuses remplacées par des escadrons motocyclistes. De fait, ces deux unités seront ultérieurement pourvues d'un escadron de chars Hotchkiss H35 et H39 et, dans le cas du 2e GRDI, de quelques AMD 35 Panhard 178.

COMPOSITION ET DOTATION DES GRDI MÉC.

Les GRDI mécanisés de 1940 sont des unités de 980 hommes. Outre un escadron d'état-major et un de mitrailleurs motocyclistes de soutien comprenant quatre pièces antichars de 25mm, ils sont principalement composés de deux groupes d'escadrons mixtes comprenant chacun un escadron de fusiliers motorisés à quatre groupes de combat. Les règlements présidant à leur emploi font des deux groupes d'escadrons de chaque GRDI des éléments complémentaires. Les unités de découverte (dont les AMD) ont pour mission principale de localiser l'ennemi par une action rapide de l'avant sans toutefois chercher, si possible, à prolonger le contact. Une fois la présence de l'adversaire déterminée, les unités de reconnaissance (dont les AMR) ont quant à elles la charge du premier engagement réel destiné à évaluer concrètement la réalité des moyens adverses présents en les obligeant à se découvrir. Ces deux types d'actions doivent laisser le temps au gros de la division dont dépend le GRDI de se déployer dans de bonnes conditions et en fonction des informations récoltées.

La différence dans la composition entre ces deux groupes

Une AMD Panhard 178 avec poste ER-27 du 7e GRDI dans un atelier de l'EHR à Saint-Omer, lieu de casernement du régiment. Cette photo est datée de février 1940. Coll. ARHAM / L. Soyer

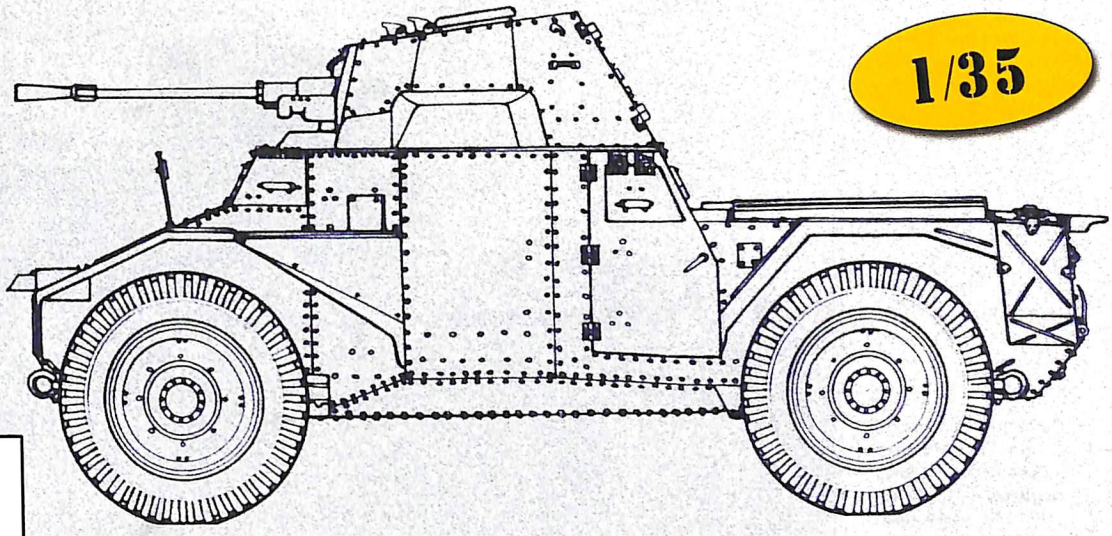
d'escadrons, dans le cas des GRDI mécanisés, réside ainsi pour l'essentiel dans leur dotation d'automitrailleuses. Le groupe d'escadrons de découverte est théoriquement doté d'un petit escadron d'automitrailleuses de découverte paradoxalement équipées de canons (AMD - 12 engins) alors que le groupe d'escadrons de reconnaissance coiffe un escadron de 20 automitrailleuses de reconnaissance (AMR) en quatre pelotons. Les déficits en matériel contraignent néanmoins plusieurs unités à se contenter des anciennes AMC P16 à la place des AMR 33/35. L'ensemble représente ainsi une force de combat cohérente et entièrement motorisée d'un petit millier d'hommes bien pourvue en matériel et en moyens de transport. Le volume du parc automobile infirme à lui seul la croyance d'après-guerre en une sous-motorisation chronique de l'armée française de 1939-40. Sur le papier, ce parc comprend au total plus de 480 véhicules de tous types dont 32 voitures blindées – automitrailleuses AMD / AMR, 120 voitures, 80 camions et plus de 250 motos. Outre les armes individuelles, les dotations en moyens de feu comprennent 40 mitrailleuses dont 32 sous blindage, 16 canons (12 sous blindage), une trentaine de FM 24/29 mais seulement 3 mortiers de 60mm pour l'appui direct à l'infanterie.

Le parc français d'automitrailleuses de 39-40 est composé de plusieurs modèles, pour l'essentiel d'assez bons engins, relevant de deux différentes catégories (AMR et AMD) en fonction de leur emploi. Le terme d'automitrailleuse est d'ailleurs à cet égard pour partie impropre puisque certains engins relèvent bien davantage du char léger (type *Panzer II* allemand) que de la voiture blindée, tant par leur train de roulement chenillé (cas des AMR), par leur armement de pièces antichars (cas des Panhard 178), que par le blindage d'une quinzaine de millimètres comparable à certains des engins allemands du début de la guerre. Dans son ouvrage sur les matériels de la Seconde Guerre mondiale – « *Évolution des matériels militaires 1939-1945* », Mémorial de Caen – Alain Bru propose une évaluation numérique des parcs blindés franco-allemands sur la base de la tourelle antichar, et non de la désignation officielle. Cette réévaluation des parcs blindés respectifs sous l'angle de l'efficience antichar réelle est à même de bouleverser bien des idées reçues sur les équilibres des moyens franco-allemands de la campagne de 1940. En revanche, à l'instar de la quasi-totalité des moyens blindés français, la quasi-absence de moyens de communication radio est un très lourd handicap quant à la souplesse tactique des escadrons d'automitrailleuses.

LES GR MÉCANISÉS AU COMBAT

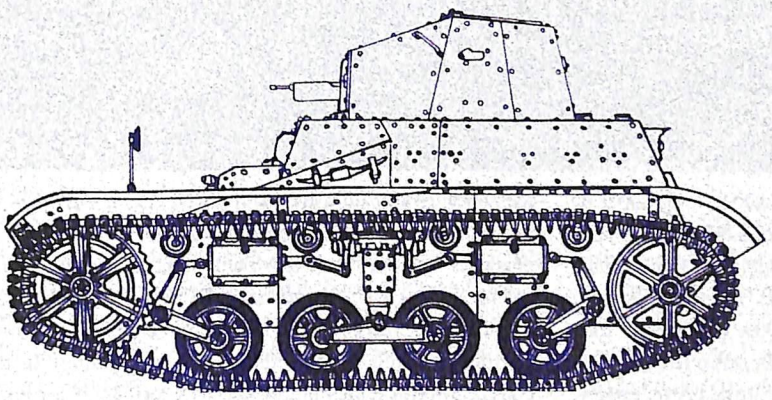
Les GRDI mécanisés, de par leur affectation à l'aile marchante de l'Armée française, sont rapidement à partir du 10 mai 1940 au cœur des combats. À l'instar de l'essentiel des moyens mobiles français, les GRDI mécanisés et leurs quelques unités blindées agissent de façon diluée et parfaitement inadaptée à la leçon de guerre de mouvement que donne la *Wehrmacht* à l'Armée française durant six semaines. En sous-

1/35



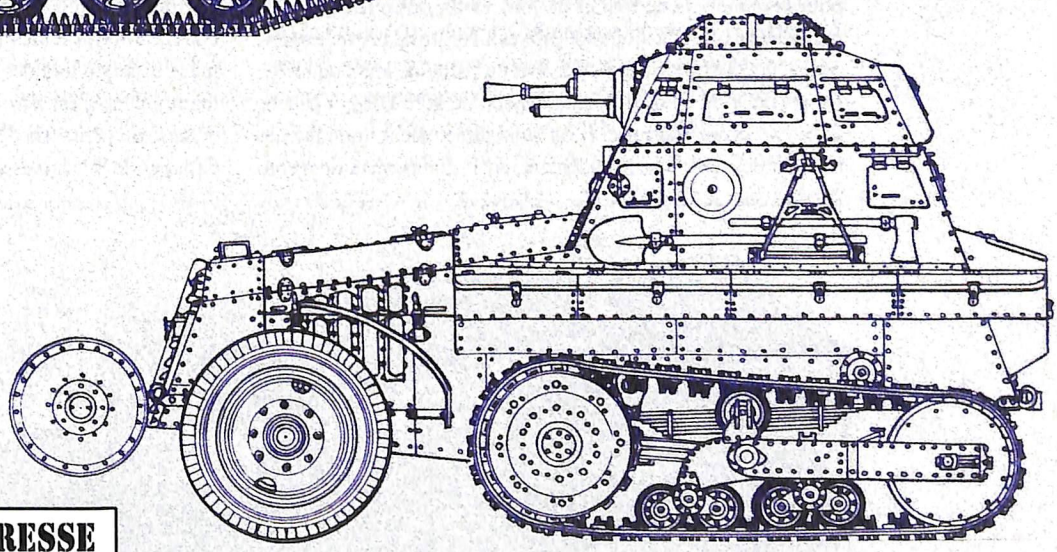
AMD 35 – PANHARD 178

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004



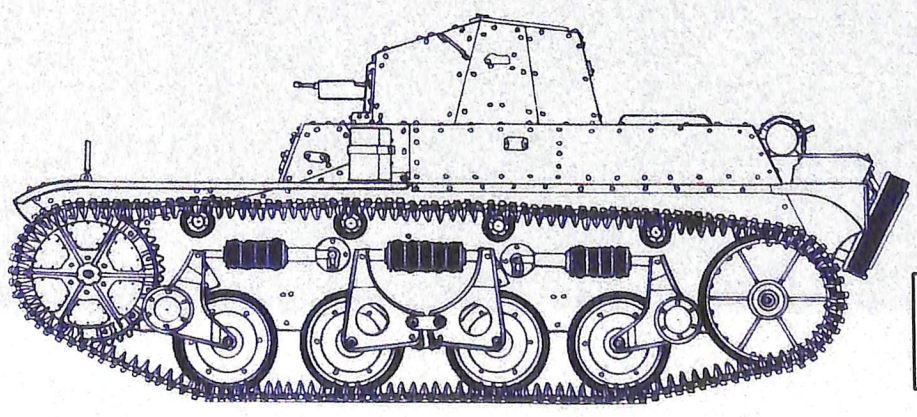
AMR RENAULT MODÈLE 1933

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004



AMC P16 CITROËN-KÉGRESSE TYPE M 29

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004



AMR RENAULT MODÈLE 1935

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004

Ce cliché nous montre une AMR Panhard Schneider (ex AMC Kégresse P16), immatriculée 37048, avec quelques soldats du 7e GRDI. Ce véhicule sera abandonné en Belgique lors de la retraite vers Dunkerque, le 28 mai 1940. Un seul marquage, cet as de pique sur le côté droit de la tourelle. Pas de date, ni de localisation pour cette photo. Coll. ARHAM / L. Soyer

effectif fréquent tant en personnel qu'en matériel, les groupes de reconnaissance mécanisés ne déméritent pourtant pas comme en attestent sans ambiguïté leurs états de services. Fait remarquable illustrant la grande qualité de ces troupes de l'avant, ces cinq GRDI dotés d'automitrailleuses obtiennent tous pour les combats de mai et de juin 1940, outre les citations individuelles, des citations collectives à l'ordre de l'Armée assorties de la Croix de Guerre pour tout ou partie de leurs unités.

Le 1e GRDI du colonel Preaud dépend de la 5e DIM, à gauche de la IXe armée française. Il est ainsi directement impliqué dès le début des hostilités. Rapidement, un 1e groupement de reconnaissance est constitué avec le 1e GRDI et le 1e GRCA pour tenter de freiner l'offensive allemande entre Ourthe et Meuse. Après plusieurs actions de retardement, dont une particulièrement célèbre face à la *Panzerdivision* d'Erwin Rommel à Haut-le-Wastia, et qui vaudront à l'unité sa première citation à l'ordre de l'Armée (n°115/C – Croix de Guerre avec palme), le groupe couvre la retraite des unités de la IXe armée et est partiellement disloqué lors des combats. Un escadron de marche d'automitrailleuses est reformé et une partie du groupe participe à la défense du périmètre de Dunkerque au sein du Groupement des Groupes de Reconnaissance Mariot, du nom du commandant du

Deux camions appartenant à l'EHR du 7e GRDI. Notez l'insigne de l'unité sur la portière des deux engins ! Coll. ARHAM / L. Soyer

Une AMD Panhard 178 en manœuvre avec quelques membres d'équipage. Notez la tenue en cuir modèle 1920. Cette très belle vue permet d'apercevoir les chargeurs pour mitrailleuse Reibel disposés dans la portière. La photo est datée du début 1940.
Coll. ARHAM / L. Soyer

7e GRDI. Outre les éléments du 1e GRDI, ce nouveau groupement est constitué avec le 18e GRCA et le 7e GRDI. Cette action qui cause « *de très lourdes pertes* » face à « *un adversaire très supérieur* » lui vaut une citation collective à l'ordre de l'Armée (n°1919 bis/C – Croix de Guerre avec palme) en 1946. Le 31 mai, l'unité est dissoute mais un escadron de marche participera encore aux combats de Saumur au mois de juin.

Le 3e GRDI du chef d'escadrons Mozat connaît également de durs combats de retardement qui lui valent une citation à l'ordre de l'Armée où il est qualifié de « *magnifique unité remarquablement manœuvrière* » (n°404/C - Croix de Guerre avec palme). Il couvre le repli de plusieurs divisions de la Ie armée. Appartenant à la fameuse 12e DIM, c'est son escadron de soutien qui escorte le général Jansenn lorsque celui-ci est tué au cours de combats. Le reste du groupe, réduit à 150 hommes rattachés à la 25e DIM est obligé de déposer les armes le 30 mai.

Le 4e GRDI du colonel Arlabosse dépend de la 15e DIM du général Juin. Il fait durant la campagne fonction de « pompier de service » en changeant treize fois d'affectation au cours des nombreux combats qu'il livre tout au long du mois de mai. Son escadron d'AMD reçoit une citation à l'ordre de l'Armée (n°211/C – Croix de Guerre avec palme) pour ses actions de

Voici quelques officiers du 7e GRDI posant devant une voiture de commandement type BDS 2. Le lecteur notera la présence de l'insigne du GRDI sur la portière du véhicule ! Compte tenu des effets portés, l'on peut penser que ce cliché date de l'hiver 1939-40.
Coll. ARHAM / L. Soyer

Quelques hommes d'un GRDI posent pour la photo souvenir lors d'une manœuvre en hiver 39/40, secteur inconnu. Notez la tenue motocycliste en cuir avec casque en bandeau cuir modèle 1920. Coll. ARHAM / L. Soyer

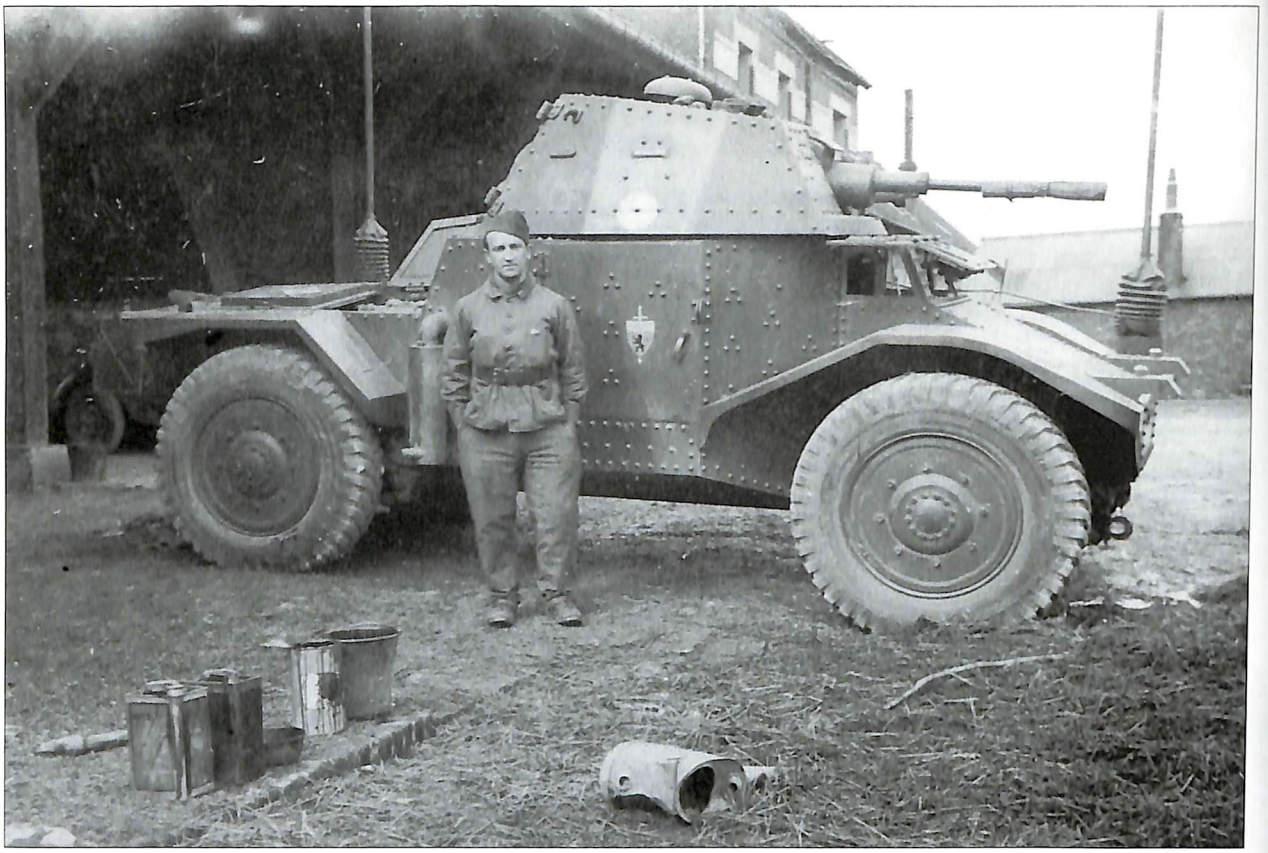
En face : Une AMD Panhard 178 immatriculée 99851 du 7e GRDI détruite lors d'une mission de reconnaissance à Ebblinghem, sur la route d'Hazebrouck vers Saint-Omer. Date de la mission : 24 mai 1940. Notez l'insigne du GRDI sur la portière ! Sur la tourelle, l'on aperçoit l'un des deux impacts d'obus antichars tirés par les Allemands. L'inscription « *Schrott* » en allemand indique que cette AMD doit partir à la ferraille. Coll. ARHAM / L. Soyer

retardement et de dégagement du 26 au 28 mai. Durant deux journées lors desquelles il laisse sur le terrain cinq des sept AMD dont il dispose encore, l'escadron commandé par le lieutenant Bion dégage le 45e régiment d'infanterie encerclé à Mastaing et parvient à couvrir son repli sur plus de trente kilomètres. En partie embarqué à Dunkerque, le reste du groupe débarque quelques jours plus tard à Cherbourg sous les ordres du chef d'escadrons de Moustiers, commandant le groupe d'escadrons de découverte. Il participe alors en bon ordre et à mesure de ce que lui permettent ses faibles moyens aux combats et à la retraite de juin. Il n'est dissout que le 25 juillet en Haute-Garonne.

Le 6e GRDI du lieutenant-colonel Dufour se distingue lui aussi particulièrement durant les combats. Il opère en mai dans le secteur ardennais en avant de la 3e DIM et participe à plusieurs actions de retardement entre autres à Stonne. Plusieurs éléments lui sont ponctionnés (dont son escadron d'AMD affecté à la 2e DLC début juin) et le groupe est réorganisé au début de la bataille de France. Son 2e groupe d'escadrons (Groupe d'escadrons de reconnaissance), commandé par le chef d'escadrons Bodelot, livre de très durs combats de retardement en juin dans la Marne et en Côte-d'Or. Il y perd un quart de ses effectifs et « *la quasi-totalité de ses officiers* » dont, outre Bodelot lui-même, les commandants de ses deux escadrons de combat (AMR et moto). Ces faits d'armes valent au G.E.R d'être cité à l'ordre de l'armée par le général Freydenberg, lequel qual-

Soldats (appelés cavaliers dans les GRDI) du 7e GRDI posant devant une « Pan-Pan» avec absence de marquage. Coll. ARHAM / L. Soyer

2146
2
Schrott



AMD Panhard 178 avec poste ER-27 du 7e GRDI dans un atelier à l'EHR du régiment. Probablement une voiture de commandement. A noter le marquage régimentaire et réglementaire du « 7ème » sur la portière de l'AMD. Coll. ARHAM / L. Soyer

ifie les escadrons concernés de « *magnifiques unités ayant une très haute idée du sentiment du devoir* » (Ordre général n°71, 25 juin 1940 - Croix de Guerre avec palme). Très fortement éprouvé après les combats des 17 et 18 juin, le groupe n'a d'autre solution que de mettre bas les armes avec ce qui reste de la 3e D.I.M. Le 7e GRDI du lieutenant-colonel Mariot opère durant tout le mois de mai avec les éléments de couverture de la Ie armée. L'unité participe à plusieurs combats de protection, de couverture et de retardement au profit de plusieurs divisions françaises et du corps expéditionnaire britannique. Ses éléments blindés sont durement mis à contribution à plusieurs reprises afin de retarder l'avance allemande aux côtés des Britanniques, en particulier lors des combats de Gorre, de La Bassée et de Violaines du 24 au 27 mai. Lors de ces accrochages, les trop rares automitrailleuses AMD jouent un rôle de premier plan. C'est au sein du Groupement des Groupes de Reconnaissance dont le chef du 7e GRDI prend le commandement, que le groupe obtient une citation collective dont il a déjà été fait mention (n°1919 bis/C – Croix de Guerre avec palme) pour les combats livrés du 1er au 3 juin. Le groupement Mariot y est qualifié

Une AMR Panhard Schneider en manœuvre. Pas de localisation, pas de date. A noter que pour les AMR du 7e GRDI, il n'existe aucun marquage régimentaire sur les véhicules ! Seules les AMD possèdent l'insigne du régiment. Coll. ARHAM / L. Soyer

« *d'unité d'élite* ». Il participe jusqu'au dernier moment à la défense du secteur fortifié des Flandres et du périmètre de Dunkerque avant de déposer les armes, faute de moyens de rembarquement, le 4 juin 1940.

TROP PEU, TROP LOIN, TROP TARD...

C'est ainsi, « *isolés des grandes formations de leur arme, répartis en enfants perdus* – général Weygand » que les GRDI participent plus qu'honorablement à la campagne de mai-juin 40. Pour autant, l'improvisation au cœur des combats de quelques groupements de reconnaissances plus larges et rassemblant plusieurs GR, ainsi que les résultats obtenus ponctuellement, démontrent assez les qualités de la formule et le potentiel de telles unités dans une guerre où la collecte d'informations et la rapidité d'action devaient se révéler des facteurs décisifs et où l'armée française fut généralement si largement surclassée.

Solides et relativement équilibrés, les quelques GRDI des divisions motorisées françaises se révélèrent à l'usage l'un des outils les plus efficaces et les plus souples à la disposition du commandement bien que, là encore, parfaitement insuffisants pour infléchir le cours des événements. Ils demeurent toutefois, avec quelques autres, les révélateurs d'une véritable volonté et capacité de résistance de l'Armée française de 1940, au moins pour sa composante active, laquelle fit souvent preuve d'allant et d'une compétence bien supérieure à ce qui a longtemps été dit.

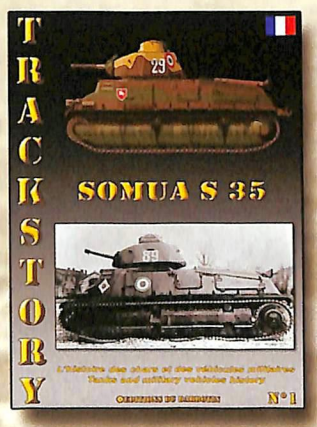
L'AMR 33 Renault : Engin chenillé léger de 5 tonnes avec équipage de 2 hommes. Véloce et tout-terrain, construite à environ 120 exemplaires, l'AMR 33 atteint une vitesse de 65 km/h. Le blindage ne dépasse pas 13 mm et l'armement est réduit à une mitrailleuse de 7,5 mm en tourelle. Sa légèreté et sa capacité de déplacement tout-terrains grâce à son train chenillé sont ses principaux atouts.

L'AMR 35 Renault : Evolution par rapport à l'AMR 33 et construit à environ 200 exemplaires, l'engin est plus lourd (6,5 tonnes), un peu plus rapide (60 km/h) mais le plus souvent mieux armé puisque généralement doté d'une mitrailleuse de 13,2mm. Une version ZT2 avec tourelle antichar de 25 mm ne sera jamais complétée mais quelques rares exemplaires d'une version ZT3 avec pièce de 25mm en casemate seront livrés, notamment au 7e GRDI.

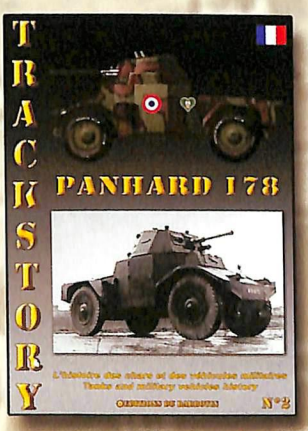
L'AMD 178 Panhard : Sans doute le meilleur engin de découverte en 1940 ; certains seront utilisés par les Allemands sous le nom de *Panzerspahwagen P 204(f)*. Produite à près de 500 exemplaires à partir de 1935, l'AMD 178 d'un poids de plus de 8 tonnes et d'un équipage de 4 membres dépasse les 70 km/h avec une autonomie de 300 km. Son armement, constitué d'une pièce antichar de 25mm, commençait en juin seulement d'être remplacé par une pièce de 47mm plus efficace.

L'AMC P16 Citroën-Kégresse : Engin ancien (1929) mais toujours en service en petit nombre en 1940 (moins d'une centaine d'exemplaires). L'AMC P16 sert presque exclusivement dans les GRDI. Elle dispose d'un curieux train de roulement mixte (roues à l'avant et chenillé à l'arrière) et est facilement reconnaissable grâce à son rouleau à l'avant. D'un poids inférieur à 7 tonnes, elle atteint les 50 km/h et son armement est limité à un modeste 37mm court et une mitrailleuse de 7,5mm.

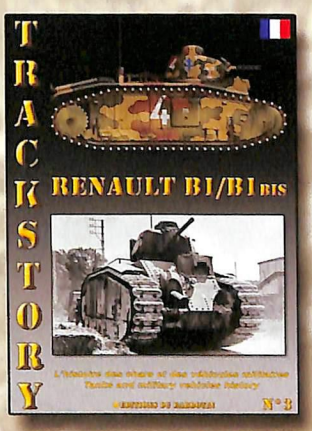
TRACKSTORY
UNE COLLECTION UNIQUE DE MONOGRAPHIES



n° 1 : Somua S35



n° 2 : Panhard 178



n° 3 : Renault B1/B1bis

L'histoire complète et détaillée d'un véhicule de sa conception aux combats les différentes versions, les pays utilisateurs, marquages, camouflages, etc...

Nouveau ! Renault B1/B1bis parution Décembre 2004

Format 17,5 cm X 24,5 cm
Couverture pellicullée
Dos carré cousu collé
48 pages dont 8 en couleurs
nombreuses photos d'archives
Plans au 1/35ème et au 1/72ème
10 à 12 profils couleurs
Edition bilingue Français / Anglais

Bon à renvoyer à :
Editions du Barbotin
1, rue Amiral COURBET
33490 Saint Macaire - France
Email : ed-barbotin@wanadoo.fr
http://perso.wanadoo.fr/minitracks
Téléphone : (33) 05-56-76-80-92

Bon de commande

Trackstory n°1 - SOMUA S35 .... exemplaires à 14,50 € + frais de port - Total
Trackstory n°2 - PANHARD 178 .... exemplaires à 14,50 € + frais de port - Total
Trackstory n°3 - RENAULT B1bis .... exemplaires à 14,50 € + frais de port - Total

** Frais de port 3,00 € pour la France, CEE 4,00 € par numéro commandé (others countries, please contact us).*

Nom : Prénom :
n°, rue :
Code Postal : Ville : Pays :
Email : Téléphone :
Je joins mon règlement / Payment by :
Chèque bancaire Chèque postal VISA Eurocard Mastercard
Numéro de carte :
Expire le : Nom du porteur :
Date et signature :

Ce petit extrait des mémoires d'Heinz Leuschen nous fait revivre son baptême du feu. Il servait comme membre d'équipage à bord d'un chasseur de chars lourd « Ferdinand ». Leuschen fut engagé pour la première fois le 5 juillet 1943, dans le secteur de Koursk, en Union Soviétique, dans le cadre de l'opération « Zitadelle ».

Quatre juillet 1943, dans la soirée : À quelques heures du début de l'assaut contre les Russes, un officier vient lire à l'ensemble de la compagnie un message du *Führer*. Alignés, nous écoutons silencieusement, presque religieusement, ce texte dont chacune des phrases insiste sur l'importance d'une victoire.

Cinq juillet 1943. Il est trois heures passées de quinze minutes. C'est l'heure " H ". Dans une semi-obscurité, nous montons à bord de nos engins. Nous parvenons à peine à cacher notre fébrilité à notre chef d'engin qui, lui, demeure d'un calme très surprenant. Personne ou presque n'est parvenu à trouver le sommeil. Nous sommes tous très excités à l'idée de partir nous battre. Nous savons que des dizaines de milliers d'autres soldats allemands s'apprêtent eux aussi à bondir sur les lignes soviétiques et que les jours à venir seront décisifs. Nous sommes prêts à en découdre !

Au loin, les premiers obus tirés par notre artillerie commencent à s'abattre sur les positions ennemies. Avec la régularité d'un métronome, nos artilleurs arrosent le moindre mètre carré supposé abriter des soldats russes. Le barrage d'artillerie est roulant. Les tirs se déplacent vers le cœur du dispositif des " Rouges ". Nous nous mettons en route. Au même moment, un groupe de Stukas chargés de bombes passe au-dessus de nos engins, à basse altitude, cap vers la ligne de front. La grande bagarre commence ! Quelques centaines de mètres et nous voilà engagés dans le no man's land. C'est l'enfer ! Le ciel rougeoie à cause des explosions. J'ai la gorge sèche. Mon cœur cogne si fort que j'ai l'impression qu'il va exploser. Nos Ferdinand évoluent en ligne, comme à la parade. Les Russes cherchent à nous stopper en pilonnant nos machines avec leurs pièces d'artillerie, mais c'est peine perdue car rien ne semble pouvoir nous arrêter !

Passées les premières minutes d'angoisse, notre appréhension disparaît progressivement. Nous sommes désormais dans le feu de l'action. Les automatismes, ces gestes tant répétés à l'entraînement, prennent le dessus. Nous agissons mécaniquement. Notre 88 fait des ravages parmi les engins et les véhicules soviétiques. Nous prenons confiance. Nous avons l'impression d'être indestructibles. A bord du *Jagdpanzer*, au bout de quelques minutes de combat, l'euphorie est devenue totale. Notre joie est telle que nous entonnons une marche militaire apprise pendant nos classes. Nous nous époumonons à hurler et à chanter pour couvrir les bruits du fracas de la bataille. Cela peut paraître idiot à quelqu'un qui n'a jamais fait la guerre, mais le fait de chanter, tous ensemble, nous fait du bien et calme nos nerfs. Car, au fond de nous, nous savons bien que nous ne sommes pas sûrs d'en revenir…

Au plus nous nous enfonçons dans les lignes de défense ennemies, au plus les coups des antichars russes deviennent précis. Un obus de 76mm s'écrase à une poignée de centimètres de la coque de notre Ferdinand. Il soulève un nuage de poussière qui s'infiltre dans notre casemate ; nous n'y voyons plus grand-chose. À bord, plus personne ne chante… Soudain, le Ferdinand qui évolue juste devant le nôtre est brutalement secoué avant de stopper. Il vient de rouler sur une mine antichar, au moment où il négociait un passage délicat pour contourner un fossé. L'engin est immobilisé, une chenille arrachée. Notre chef décide de s'approcher au plus près du *Jagdpanzer* afin de récupérer les éventuels survivants de l'équipage car avec la grêle d'obus que nous offrent les artilleurs soviétiques, ces hommes n'auraient aucune chance de regagner nos lignes à pied. Nous avançons, lentement, avec prudence.

Malheureusement, les mêmes causes produisent les mêmes effets et c'est à notre tour de sauter sur une mine. Le coup d'arrêt est brutal. L'intérieur de notre Ferdinand est subitement éclairé par une lumière très crue, presque aveuglante. En une fraction de seconde, toute la carcasse du *Jagdpanzer* se met à vibrer. Des objets mal arrimés sont projetés dans toutes les directions. Le bruit de l'explosion nous crève les tympans. Poussière et fumée sont omniprésentes. Les yeux me brûlent. J'ai l'impression que mon estomac est remonté à la hauteur de ma gorge. Je tousse et je crache en même temps. Sur le moment, personne ne réalise ce qui vient de se passer. D'ailleurs, nous sommes tous KO, persuadés que nous venons d'être frappés de plein fouet par un perforant de gros calibre et qu'un second coup, imminent, devrait nous achever… mais rien ne vient. Nous reprenons nos esprits, tout doucement. Non, nous ne sommes pas encore morts ! Mais dans quel état est notre *Jagdpanzer* ? A priori, il semble intact. Les deux vaillants moteurs Maybach tournent toujours tandis que les appareillages et circuits électriques semblent ne pas avoir souffert. Pourtant, le pilote ne parvient pas à remettre le blindé en mouvement. Notre chef d'engin se

Propagande ! Cette scène reconstituée par les photographes de l'Armée rouge après la fin des combats dans le secteur de Koursk nous montre un fantassin russe s'apprêtant à monter à l'assaut d'un « Ferdinand » ! En réalité, l'engin photographié est une carcasse abandonnée par son équipage depuis bien longtemps… Coll. Detlev Terlisten

risque à l'extérieur pour évaluer les dégâts. À son retour, la " sentence " tombe : nous avons déchenillé et deux galets de roulement sont endommagés. La bataille se déplaçant au gré des opérations conduites par nos troupes, l'artillerie soviétique délaisse momentanément notre secteur. Nous décidons de saisir cette chance pour sortir et essayer de réparer avec les moyens du bord.

L'aube commence à poindre. À peine dehors, nous nous mettons à l'ouvrage, mais, au moment où je me saisis des outils nécessaires à notre tache, un obus explose de l'autre côté du blindé ! Une batterie russe serait-elle en train de s'intéresser à notre cas ? Deux de nos camarades sont grièvement blessés par des shrapnells ; ils décéderont peu de temps après d'hémorragies. Tandis que je décide de me réfugier à l'intérieur de notre *Jagdpanzer*, imitant notre chef d'engin, le pilote et l'opérateur radio se mettent à ramper vers nos lignes, sous la mitraille des " Rouges " qui recommencent à arroser la zone ; ils seront portés disparus… Je m'installe sur le plancher du *Jagdpanzer*, adossé contre une paroi. À bord, nous sommes en sécurité, même si nous savons qu'un coup direct de gros calibre pourrait nous être fatal. Machinalement, j'évalue la distance à laquelle les obus russes s'écrasent : cent mètres, cinquante, vingt-cinq, les impacts se rapprochent ! Dix, cinq, le prochain sera pour nous, c'est certain ! Quelle ironie, mourir dès son premier combat, qui plus est dans un engin que j'ai pour partie assemblé ! D'une certaine manière, j'aurai creusé ma propre tombe[1]… Ca y est ! Par les trappes entrouvertes, je perçois le sifflement d'un obus, celui qui va nous faire voler en éclats. Le bruit strident laisse place à un terrible vacarme ! C'est l'impact ! Dehors, les éclats fusent dans toutes les directions. Certains percutent le blindage de notre Ferdinand, ce qui signifie que, comme par miracle, le projectile russe était " trop long ". Le barrage roulant soviétique s'éloigne ! Mais voilà qu'un autre se rapproche ! Nous ne sommes que des morts en sursis…

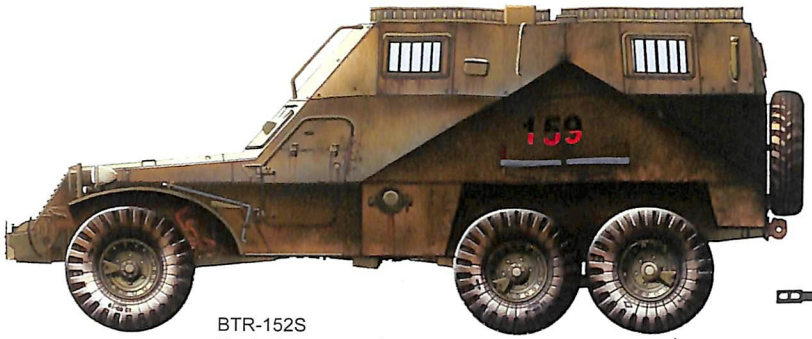
Ce calvaire durera toute la journée, hormis à quelques interruptions près, pour ne s'achever que tard dans l'après-midi. Mon chef et moi-même aurons passé de longues heures à attendre le coup de grâce dans notre cercueil d'acier ; il ne viendra jamais. En début de soirée, un détachement de l'échelon de maintenance nous récupérera et nous ramènera dans nos lignes. Nous ne serons que les deux seuls survivants de notre équipage.

C'était le 5 juillet 1943. C'était mon baptême du feu…

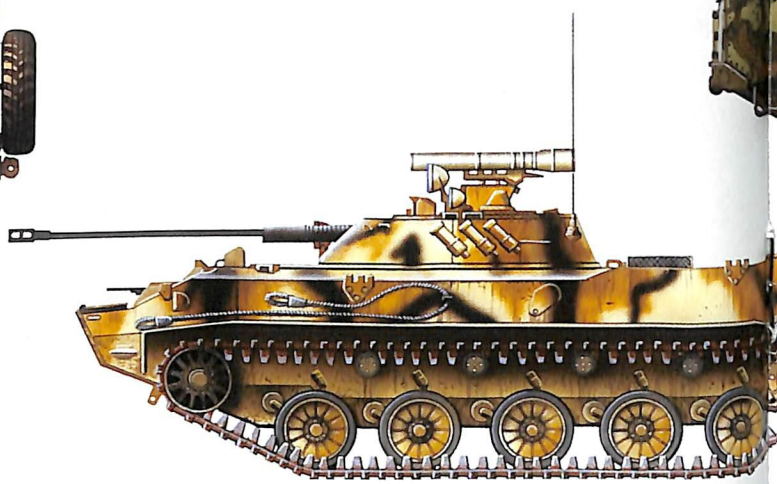
[1] : Au début de l'année 1943, un détachement d'entraînement et de « travail » fut formé avec du personnel appartenant au *schwere Panzerjäger-Abteilung 654* ainsi qu'au *653*. Ces jeunes recrues furent envoyées à Enns, en Autriche, afin d'y suivre une formation militaire. A l'issue, ces hommes ne rejoignirent pas immédiatement leurs unités mais participèrent à l'assemblage de leurs futures machines, les Ferdinand ! C'est ainsi qu'un certain nombre de soldats appartenant aux *schwere Panzerjäger-Abteilung 654* et s*chwere Panzerjäger-Abteilung 653* « mirent la main à la pâte », suppléant le manque d'ouvriers qualifiés à la Nibelungenwerk.

Quelques minutes de détente pour l'équipage de ce « Ferdinand » du *schwere Panzerjäger-Abteilung 654*, avant de repartir au combat. Nous sommes en juillet 1943, dans le secteur de Koursk.
Coll. Detlev Terlisten

ARMÉE ROUGE 1949-1989



BTR-152S
Engin de commandement



BDM-3 AGPC

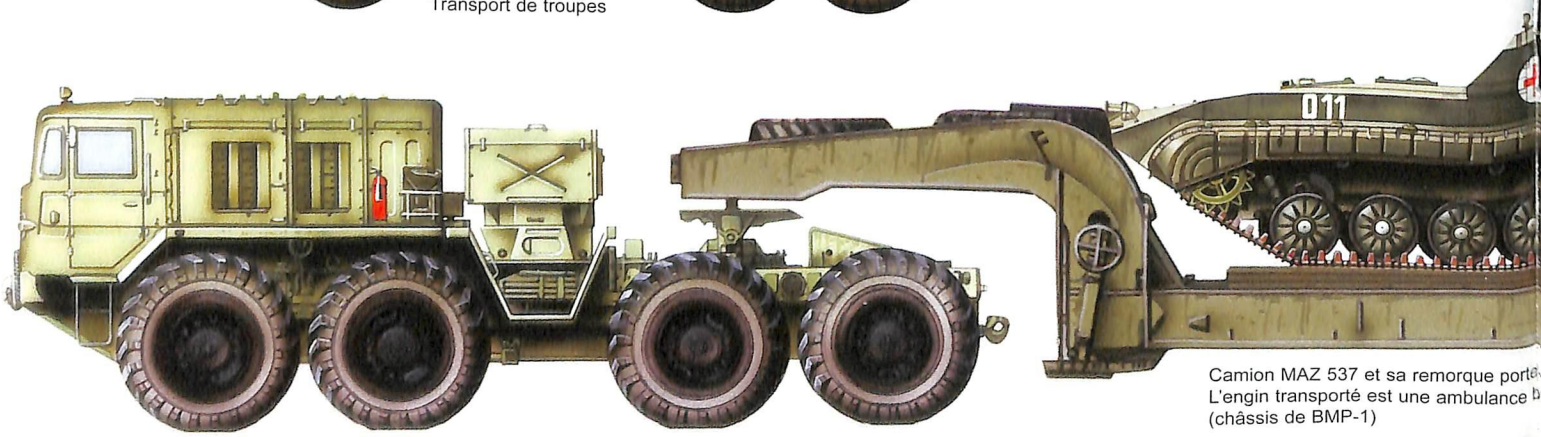
T-55 Modèle 1951

Véhicule de commandement blindé
BDM-KshM

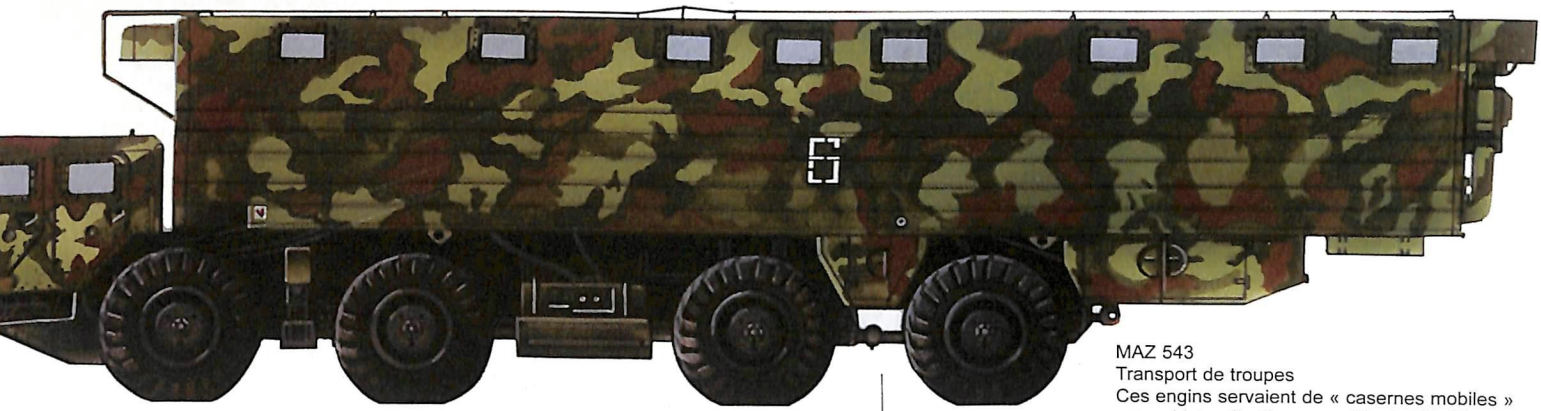
Blindé lance-flammes OT-90 M2

Véhicule de combat d'infanterie
MLI-84

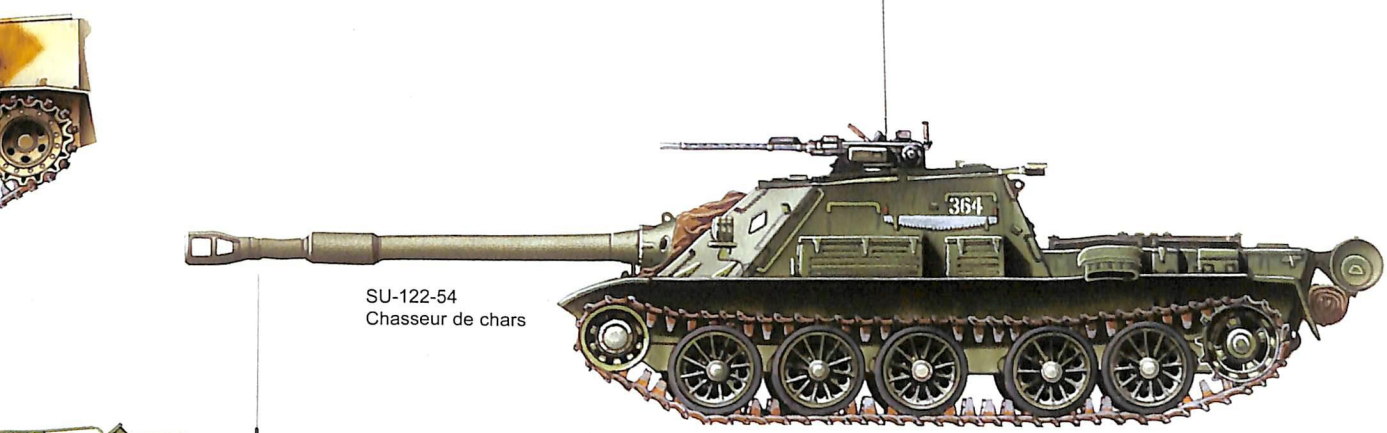
BTR-152K
Transport de troupes



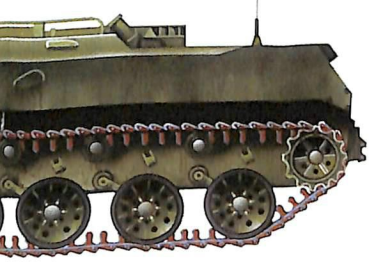
Camion MAZ 537 et sa remorque porte
L'engin transporté est une ambulance b
(châssis de BMP-1)



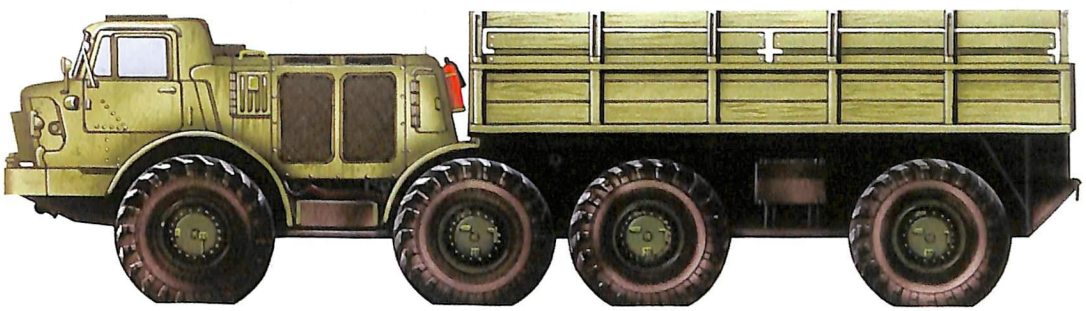
MAZ 543
Transport de troupes
Ces engins servaient de « casernes mobiles » aux soldats affectés aux unités de SS-20.



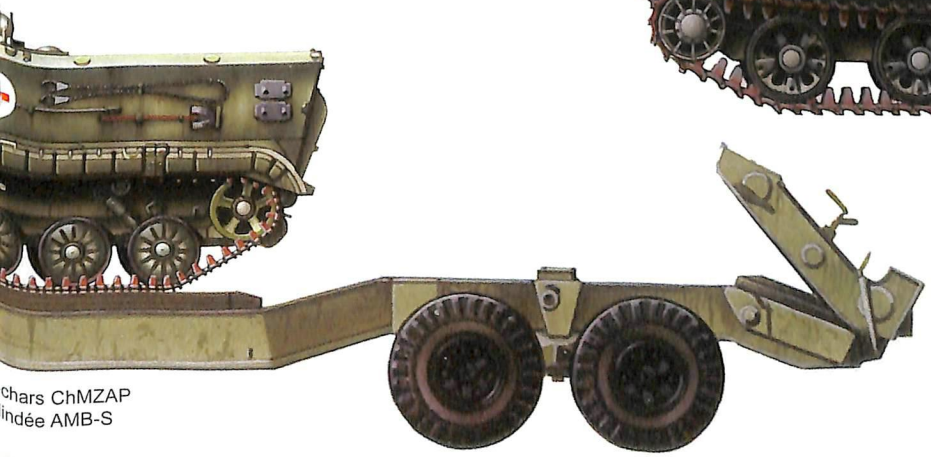
SU-122-54
Chasseur de chars



BAZ 135
Camion cargo



T-55 Modèle 1974
Ce blindé est peint selon un camouflage expérimental qui ne sera pas retenu par les autorités militaires soviétiques



chars ChMZAP
indée AMB-S

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

LA BATAILLE D

NOVEMBRE 1917, LE TANK CORPS

Par le capitaine Olivier Entraygues

DE CAMBRAI (2)

PERCE LES LIGNES ALLEMANDES

Dans la matinée du 21 novembre 1917, pour la première fois depuis le début de la Grande Guerre, les cloches de Londres sonnèrent joyeusement pour acclamer le succès triomphal de la 3rd Army. Les 381* Mark IV *du* Tank Corps *venaient d'enfoncer la ligne Hindenburg sur une largeur de douze kilomètres, réalisant du même coup une percée de plus de neuf kilomètres. En moins de dix heures, les équipages des tanks venaient d'accomplir beaucoup plus que la* British Expeditionary Force *en de longs mois de combats dans la Somme ou les Flandres. Erich von Ludendorff revint en hâte au Grand Quartier Général allemand afin de préparer des instructions d'urgence, envisageant même une retraite générale. Mais comme Liddell-Hart l'écrira, «* les cloches et Ludendorff étaient, quoique bons prophètes, en avance de neuf mois. Le 30 novembre, en effet, vint une réplique allemande *». Cette puissante contre-attaque renversa la situation mais Elles et Fuller tenaient leur victoire : Le* Tank Corps *venait de prouver aux yeux du Monde que les chars étaient capables de réaliser des exploits. La bataille de Cambrai dura onze jours. Onze journées riches en événements sensationnels où les erreurs tragiques s'accompagnèrent de brusques changements de fortune. Néanmoins, la bataille de Cambrai venait d'introduire une nouvelle manière de penser et de faire la guerre, avec de nouvelles armes et en suivant de nouvelles règles !

L'auteur ainsi que la rédaction de Batailles & Blindés souhaitent vivement remercier Monsieur le Colonel Honoraire du Royal Tank Regiment, Monsieur David Fletcher du Tank Musuem de Bovington ainsi que Monsieur Philippe Gorczynski, co-auteur de l'ouvrage « Followings the tanks, Cambrai ».

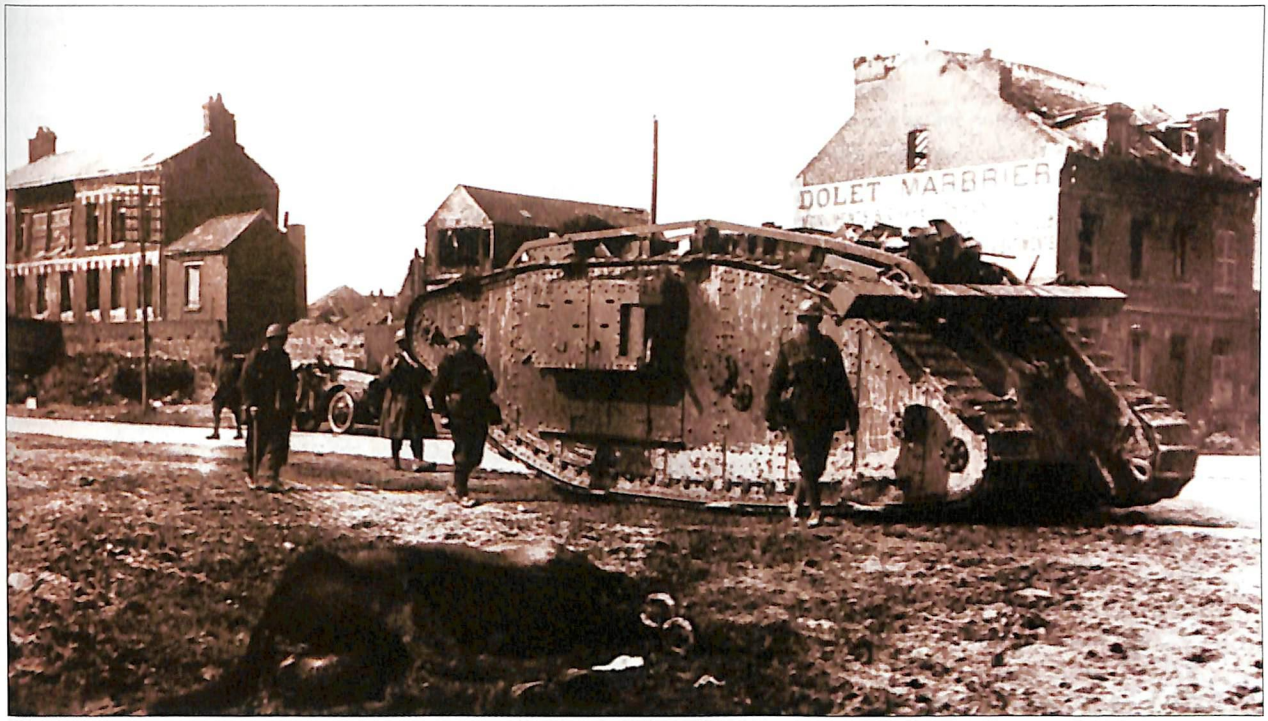
Dans la nuit du 19 au 20 novembre, une nuit froide, pluvieuse et brumeuse, les chars quittent isolément leurs zones d'attente afin de gagner leurs positions de départ situées à environ un kilomètre de la ligne Hindenburg. Le camouflage du bruit généré par les moteurs Daimler des engins a soigneusement été organisé grâce, notamment, à des tirs sporadiques de mitrailleuses et de mortiers.

- « *Encore quatre heures et notre journée commencera.* »
- « *Votre montre est mal réglée ! Il est 2h20 et le soleil se lève à 7h30. Cela fait donc 5 heures 10 minutes à attendre. Il faut être précis.* »
- « *Je veux dire qu'il ne reste que quatre heures avant le commencement de la grande bataille. Je pense que plus tard on l'appellera la bataille de Cambrai. C'est notre journée ! Suivant ce qu'elle aura été, le Tank Corps vivra ou disparaîtra. Si nous réussissons, nous nous multiplierons et dominerons la terre. Si nous échouons, les tanks seront supprimés.* »
- « *Vous êtes dramatique. Qui vous a dit cela ? Est-ce le caporal du poste ? Ou peut-être une autorité de rang plus élevé ? Peut-être le sergent de chambrée !* »

Cette conversation a lieu entre deux jeunes lieutenants, chefs de sections, guidant leurs trois *Mark IV*, du bois où ils ont été cachés jusqu'à la ligne de départ assignée à leur compagnie. Les deux officiers suivent lentement le fil de fer placé la veille pour indiquer la bonne direction. Trappe ouverte, le pilote regarde le dos de son officier et se guide sur lui. L'action se déroule loin des postes de l'ennemi. Le major commandant la compagnie arrive et s'adresse à ses chefs de section :

- « *Avez vous synchronisé vos montres ?* »
- « *Oui , Monsieur.* »
- « *Les réservoirs d'essence sont pleins ?* »
- « *Oui , Monsieur.* »
- « *Les moteurs tournent correctement ?* »
- « *Oui , Monsieur.* »
- « *Les chefs d'engin ont-ils tous leurs cartes ?* »
- « *Oui , Monsieur.* »
- « *Parfait ! Tout va pour le mieux... j'arrive de l'état-major de la brigade d'infanterie ; les troupes de choc sont presque en position, et, jusqu'ici, pas un signe de vie de la part des Allemands. Cette fois nous allons les surprendre pour de bon. S'ils ne savent rien, ils ne se douteront pas que l'attaque va être lancée sans bombardement préalable : nous n'avons jamais attaqué dans ces conditions* ». Le major continue à donner ses ordres à ses lieutenants puis s'exclame : « *Il est temps que notre officier de reconnaissance revienne nous dire si le fil de fer à été placé devant notre front comme il convient ! J'espère qu'il n'est pas allé le porter à travers le no man's land pour l'attacher aux réseaux ennemis devant chaque mitrailleuse. On raconte de drôles de choses sur les officiers de reconnaissance : ils sont tous fous. J'en ai trois dans ce cas. J'en ai parlé à de nombreux officiers, et ils m'ont dit la même chose : ils n'ont jamais vu un officier de reconnaissance qui eût tout son bon sens. Tous ont la même illusion : ils se croient invulnérables, ils aiment à marcher devant un char, de préférence dans les lignes ennemis. Tout de même, je voudrais savoir si ces fils de fer sont bien placés.* »

Les reconnaissances n'ont été exécutées que l'avant-veille ; néanmoins leurs préparatifs ont été particulièrement soignés. En effet la voie à suivre par chaque *Mark IV* a été marquée par un ruban phosphorescent métallique et tous les mouvements ont été réglés par avance. Suivant les directives émises par Fuller, la



Un *Mark IV* et quelques fantassins déambulent dans les ruines d'un bourg venant d'être conquis. Cette photo a t'elle été prise lors de la bataille de Cambrai ?
DR

coopération avec l'infanterie a été répétée du 5 au 14 novembre dans des camps d'entraînement. De nombreux exercices d'attaque ont conduit le binôme char-infanterie à répéter le franchissement des réseaux de barbelés et le nettoyage des tranchées.

- « *Tout est prêt, Monsieur* », répond l'officier de reconnaissance après avoir tapoté sur l'épaule du major particulièrement mécontent d'avoir été surpris.
- « *Je n'aime pas que l'on arrive ainsi sans bruit. Depuis combien de temps êtes-vous là ?* »
- « *Oh ! Depuis quelques minutes, Monsieur. Vous parliez des officiers de reconnaissance et je n'aurais pas voulu vous interrompre... On a fait du bon travail, Monsieur.* »

Sans faire de trop gros rassemblements, les chefs de section lisent à leurs hommes l'ordre spécial n°6 du général Elles. De temps à autre, quelques fusées éclairantes allemandes viennent étoiler le ciel puis s'éteignent lentement. Il fait froid et humide. Les soldats qui s'apprêtent à monter à l'assaut frissonnent. Les officiers regardent leurs montres puis vérifient une dernière fois la position des fils de fer qui doivent guider leurs engins vers la ligne Hindenburg. Les moteurs des *Mark IV* se mettent en marche. Les premières machines démarrent. Puis, la masse compacte formée par les sections de tanks dépasse les dernières positions tenues par les compagnies d'infanterie. À l'intérieur des engins, les équipages avalent un dernier verre de rhum. La veillée d'armes se termine. Commence alors une autre période où chacun doit se concentrer. Seuls comptent maintenant les objectifs à atteindre, la tactique de « Boney » – surnom donné à Fuller par les hommes du *Tank Corps* – et les nombreuses heures d'instruction technique passées à se familiariser au fonctionnement de cette arme nouvelle. Dans la pénombre, on aperçoit désormais distinctement les chars progresser. L'un d'eux, au centre, un peu en avant des autres, embarque le général Elles et le drapeau du *Tank Corps*.

Les engins avancent, puis, tout à coup, l'artillerie déclenche son tir de barrage. L'attaque débute à l'aube du 20 novembre 1917... bien peu de gens se doutent alors qu'ils sont en train d'écrire une page de l'histoire de la guerre moderne !

L'ATTAQUE

Six heures passées de vingt minutes, le jour pointe à peine lorsque les monstres d'acier, animaux préhistoriques ou éléphants modernes, franchissent le no man's land qui les sépare de la ligne Hindenburg. Chaque section de trois tanks *Mark IV* se déploie alors en triangle : un tank devant, les deux autres décalés, à une centaine de mètres derrière l'engin de tête. L'infanterie sort de ses tranchées. Simultanément, l'artillerie britannique ouvre un feu nourri sur les positions allemandes, augmentant davantage l'obscurité par l'emploi de fumigènes. Les Allemands sont totalement surpris. Les chars de tête atteignent rapidement la première ligne de tranchées adverse. Les cuirassés terrestres écrasent les réseaux de barbelés et arrivent, l'instant d'après, sur les avant-postes faiblement tenus. Les vagues de *Mark IV*, appuyées par un barrage roulant d'artillerie, progressent de manière irrésistible. L'action des artilleurs consiste à aveugler les batteries allemandes, leurs observatoires et les postes de commandement. Tandis que les *Mark IV* avancent, transportant leur énorme fascine sur le dos, un chef de char décrit l'ouverture du feu par les centaines de pièces d'artillerie : « *Soudain un immense souffle fit chanceler l'air. Un grondement lourd et curieusement doux claqua. Il se poursuivait sur un rythme singulier. L'atmosphère était emplie du concert donné par nos obus qui s'écrasaient dans les lignes ennemies. Sur la pente opposée, on apercevait les tranchées allemandes en flammes tandis que derrière ces dernières un énorme rideau de fumée noire s'élevait vers les cieux. Tout le long des positions allemandes, des soldats lançaient des fusées éclairantes en guise de SOS* ».

Malgré l'épais brouillard qui enveloppe le champ de bataille, doublé d'un plafond limité à moins de cinquante mètres, l'aviation anglaise est présente pour soutenir la charge terrestre. Survolant la zone de la percée réalisée par le *Tank Corps*, les aéronefs du *Royal Flying Corps* lancent des bombes sur les objectifs préalablement reconnus. Puis, volant au dessus du dispositif allemand, les avions mitraillent les batteries d'artillerie et les poches de résistance. Un peu plus haut dans le ciel, les escadrilles de chasseurs conduisent des missions de supériorité

Secteur de Flesquières. L'épave d'un tank *Mk IV* « *Male* », celle du char « Euryalus », est utilisée comme poste d'observation par un groupe d'officiers britanniques. Cet engin a été détruit alors qu'il approchait du bourg de Flesquières et qu'il s'apprêtait à négocier le passage d'une tranchée. Tout laisse à penser que ce blindé aurait été touché par un ou plusieurs obus allemands. Que signifient très précisément les lettres *WC* peintes sur l'arrière du tank ? Désignent-elles un char de commandement ? Tank Museum - Bovington

aérienne, empêchant ainsi le survol des lignes britanniques par leurs *alter ego* allemands. Chaque jour du mois de novembre, des avions avaient décollé à l'aube ou au crépuscule, équipés d'appareils photographiques, pour réaliser des clichés de l'ensemble du secteur. De telles missions avaient permis de constituer des cartes très précises du dispositif allemand, au prix de nombreuses pertes dans les rangs des pilotes. Mais le sacrifice des escadrilles de reconnaissance, véritable 2e bureau de la *3rd Army*, avait mis en relief tous les pièges tendus par l'adversaire : Triple réseaux de tranchées de la *Siegfried Stellung*, positions de rechange des batteries, nids de mitrailleuses, localisation des bretelles permettant l'arrivée des réserves, zones de camouflage, etc. L'analyse approfondie des photographies aériennes avait donné naissance à un plan extrêmement détaillé et permit un travail d'état-major minutieux.

Dans le vacarme des avions, des blindés et des tirs d'artillerie, le front se noie maintenant de plus en plus dans un épais brouillard. L'observation aérienne est très difficile car le plafond est bas jusque sur les coups des 9h00 ; les liaisons cessent. Ni le commandement allemand, ni le commandement britannique ne savent ce qui se passe. Le front n'existe plus ou plutôt, il est en mouvement perpétuel ! C'est un véritable orage d'acier qui s'abat sur les défenseurs médusés et déboussolés par la vitesse à laquelle l'attaque anglaise se développe. Les sections de *Mark IV* s'orientent en fonction des objectifs particuliers leur ayant été assignés. Ces actions singulières, ces chassés-croisés d'engins, constituent un véritable ballet et ajoutent encore un peu plus à la désorganisation allemande. Laissons un instant l'aumônier du *Tank Corps*, G. Murray Wilson, nous faire revivre l'abordage de la ligne Hindenburg par un char. Il s'agit du tank « *Male* » du lieutenant Barton qui opère sur la gauche du *III Army Corps*, au sein de la *6th Infantry Division*. Partis du bois de Gouzeaucourt, Wilson et Barton s'engagent dans le no man's land près de Beaucamp puis atteignent leur premier objectif sur la ligne bleue qui se situe à 500 mètres au Sud-Est de Ribécourt. Nous les retrouvons au moment où ils abordent un nid de mitrailleuses allemandes : « *Droit devant de nous, il y eut un mouvement dans un petit bout de tranchée étroite ; des mains levées, une demi-douzaine de paires de mains qui s'agitaient dans tous les sens.* Tout droit – *cria alors Barton dans l'oreille de son pilote. Et le char franchit la petite coupure en écrasant la mitrailleuse ennemie sans le moindre effort. Que fallait-il faire maintenant ? On n'allait pas tuer de sang-froid ces malheureux. Barton sortit de son tank et fit signe aux Allemands de marcher vers l'arrière dans la direction des lignes britanniques. Notre infanterie arriva. Barton se hâta de remonter à bord et de repartir. Le* Mark IV *entra alors dans un vaste réseau de fils de fer. Ce dernier protégeait la ligne de résistance adverse. L'ennemi ouvrit le feu sur le tank et quelques éclats de métal fondu se glissèrent dans l'engin. Pour rassurer son équipage, le chef d'engin hurla :* Ce ne sont pas des balles qui pénètrent. Ce sont seulement des éclats... Attention maintenant, tout droit ! – *Face à nous se dessinait la grande ligne de tranchées. On n'y voyait aucun allemand mais le char ouvrit le feu. Le jour devenait de plus en plus clair. A droite et à gauche, les sections voisines s'approchaient tandis que le gros des machines suivait en étant escorté de petits détachements d'infanterie. Notre* Mark IV *était arrivé devant une tranchée. Il nous fallait essayer de la traverser. Inquiet, Barton examina la situation. Il pressa une sorte de gros ressort. Notre grande fascine de bois, pesant plus d'une tonne, tomba en avant, au fond du boyau. Le* Mark IV *avança avec précaution. Son nez surplomba la tranchée jusqu'au moment où son poids l'emporta vers l'avant. Il s'abaissa peu à peu dans un terrible grincement d'acier. Enfin, il y eut un choc. Le tank venait de*

toucher la paroi opposée de la tranchée. Le conducteur rouvrit la soupape en grand, et le char commença à se soulever comme s'il avait voulu se tenir sur sa queue ; mais la queue reposait sur la fascine. Et la fascine joua parfaitement bien son rôle. Les chenilles du char y eurent une bonne prise. On est passé ! – *s'écrièrent les membres de l'équipage.* »

Le grand jour est bien arrivé pour le *Tank Corps*. De tous côtés, le tandem char-infanterie avance sans relâche et en quelques minutes, le plus grand obstacle, la ligne Hindenburg, est surmonté sinon rompu ! A l'heure fixée, la ligne bleue qui correspond à l'enlèvement de la ligne Hindenburg, fixée à H+2, est atteinte. Les dernières poches de résistance, comme celle d'Havrincourt, sont réduites en milieu d'après-midi. À 8h35, le barrage d'artillerie est redirigé vers la ligne brune (ligne de soutien de la ligne Hindenburg). Par bonds successifs de 300 à 800 mètres, les obus anglais labourent les positions allemandes. Malgré des moyens antichars nettement insuffisants, l'ennemi commence à se ressaisir et à opposer une résistance plus vigoureuse. Néanmoins, à 10h00, le *III Army Corps* atteint tous ses objectifs sur la ligne brune, hormis le bois Lateau où les combats sont particulièrement violents. Les pertes sont minimes et l'artillerie allemande est muselée. Le *IV Army Corps* est quant à lui moins chanceux. Sur son aile gauche, la *62nd Infantry Division* est en retard et la *51st Infantry Division* va connaître des événements plus graves encore devant la crête de Flesquières.

LE « HOLD-UP » DE FLEQUIERES

Marquons à présent une pause dans le récit de la bataille pour éclaircir la légende qui s'est emparée des combats de la côte de Flesquières. Objectif le plus important situé au centre de l'attaque, il doit être coiffé par les Écossais de la *51st Infantry Division* commandés par le général Harper. Le village de Flesquières est situé sur le versant Nord d'une large ligne de crêtes qui rejoint Havrincourt à Marcoing. C'est un point clé du terrain car il commande l'accès à Cambrai et offre une vue sur l'ensemble de la zone des combats. Mais à partir de Graincourt ou de Marcoing plusieurs batteries allemandes sont en mesure d'y appliquer des feux à moins de 2 000 mètres. Flesquières devient alors un espace de manœuvre isolé au milieu du dispositif britannique. Le *Major* Krebs, commandant le *27. Infanterie Regiment* organise rapidement la défense de la position après la mort du *Major* Hofmeister.

Les *Highlanders* ont acquis une solide réputation de guerriers lors de la bataille des Flandres et la *51st Infantry Division* est ainsi devenue l'une des unités parmi les plus redoutées par les Allemands. Leur « patron », surnommé « *Uncle* » Harper, est un chef intrépide et particulièrement apprécié par ses hommes. Officier de la vieille école, il est récalcitrant aux idées développées par Fuller et consorts. L'assaut est dirigé par des éléments des bataillons de tanks D et E ; ils sont suivis par les *152nd* et *153rd Infantry Brigade*. C'est dans une brume épaisse que les *Mark IV* abordent l'objectif. Lorsqu'ils commencent à franchir la ligne de crête, ils sont immédiatement pris à parti à courte distance par l'artillerie allemande qui s'offre un véritable « tir aux pigeons ». Les tirs tendus succèdent aux tirs tendus et très vite les carcasses fumantes des tanks commencent à joncher le terrain. L'ordre de repli est donné dans l'urgence. C'est à cet instant qu'une légende voit le jour, celle de cet officier d'artillerie allemand, seul survivant de sa batterie, qui aurait réussi à lui seul à mettre hors de combat seize *Mark IV* ! L'affaire sera logiquement montée en épingle par la propagande allemande mais aussi, paradoxalement par la presse alliée. Des erreurs de traduction dans certains récits britanniques pousseront même les journalistes à relater les exploits d'un officier manchot car l'adjectif « *single-handed* » peut également se traduire par « privé de son bras ». L'histoire de cet officier allemand fera la une des journaux sous le titre de : « Le héros de Flesquières ». Le Maréchal Haig, quant à lui, met également en valeur ce fait d'armes en mentionnant la défense de Flesquières comme « le monument du sacrifice allemand, qui brillera loin dans l'avenir ».

En tous les cas, après l'échec de la première attaque, l'infanterie essaye à son tour de coiffer l'objectif, sans l'aide des chars. Les vagues d'assaut se font étriller. L'opération tourne au bain de sang. Néanmoins, en fin d'après-midi, quelques tanks parviennent à entrer dans la partie Ouest du village mais la liaison avec les unités d'infanterie n'est plus réalisée. Commence alors une harassante lutte pour les téméraires équipages de ces quelques *Mark IV* esseulés. Les fantassins allemands restent cachés dans

Machine du *Tank Battalion C*, le *Mark IV* C.21 « Curmudgeon II » a été détruit le 20 novembre 1917, dans le secteur du bois Laleau, alors qu'il appuyait la progression de la *12th Infantry Division*. Six autres blindés seront perdus dans la même action, principalement du fait des pièces de 77mm allemandes.
(DR)

les caves lorsque les chars patrouillent et attendent patiemment l'arrivée de l'infanterie écossaise pour la prendre à parti à courte distance. À la tombée de la nuit, Flesquières tient toujours. Pour Fuller, Flesquières représente une énorme frustration. Il écrit quelques années plus tard que le « hold-up » de Flesquières fut une grossière erreur tactique qui incombe uniquement à la méthode employée par le général Harper. Ce dernier s'était déjà opposé au développement des mitrailleuses lorsqu'il était au Grand Quartier Général puis il se montra ensuite plus que sceptique vis-à-vis des tanks. Pour Harper, le plan de Fuller « *était un projet fantastique mais tout à fait anti-militaire* ». Ainsi, les *Mark IV* affectés à la *51st Infantry Division* suivent la méthode édictée par Harper et non pas celle de Fuller. Les tanks sont engagés bien trop en avant du reste de leurs sections, recevant d'ailleurs le surnom de « *Rovers* » que l'on peut traduire par « corsaires ». Privés du soutien de leurs congénères et surtout de celui des fantassins, ces engins seront rapidement isolés et détruits par les Allemands. Liddell-Hart en personne ne fera pas mystère de sa mauvaise opinion concernant la tactique mise au point par Harper. Cet épisode a d'ailleurs alimenté les querelles passionnées de tous les penseurs et historiens britanniques qui se sont penchés sur le « *Cambrai Day* ».

Les raisons de cet échec pour le moins coûteux sont nombreuses. C'est d'abord le terrain. Flesquières étant situé sur une contre-pente, la zone qui l'entoure est très mal battue par les feux de l'artillerie britannique. Les tanks isolés qui arrivent sur le mouvement de terrain sont ainsi pris à parti par les batteries allemandes de Graincourt et de Marcoing sans pouvoir bénéficier du soutien de leur propre artillerie. Pour ne rien arranger, les caractéristiques techniques des *Mark IV* sont aussi à prendre en compte car leurs canons et mitrailleuses sont placés très bas ce qui fait que lors du franchissement de la crête la superstructure se dévoile à l'ennemi mais l'équipage ne peut immédiatement ouvrir le feu. La valeur des troupes allemandes disposées dans le secteur doit aussi être prise en considération. Bien commandée, expérimentée, faisant preuve de sang-froid, l'infanterie du *Kaiser* montre l'étendue de sa valeur et contribue à endiguer localement le succès britannique. Enfin, l'intervention du chef de la *51st Infantry Division* pour modifier à quelques heures seulement du début de l'attaque la tactique mise au point par Fuller a aussi joué un rôle déterminant dans l'affaire. Cet échec conduira les Britanniques à envisager la coopération tactique des chars avec l'aviation, cette dernière remplaçant l'artillerie lorsque celle-ci, comme à Flesquières, est dans l'impossibilité d'intervenir. Dès l'hiver 1917-18, des essais très concluants feront qu'une escadrille sera rattachée au *Tank Corps* à partir du mois de juillet 1918. Cette coopération chars-avions obtient de merveilleux résultats mais l'idée est abandonnée par les Anglais à la fin de la Grande Guerre. Ironiquement, elle sera reprise par les penseurs militaires allemands de l'entre-deux-guerres et fera ses preuves en 1939 en Pologne, en 1940 en France, puis tout au long de la Seconde Guerre mondiale !

Enfin, si la presse anglaise et les récits de Sir Arthur Conan Doyle ont ancré dans tous les esprits la légende de Flesquières – les exploits de cet officier détruisant à lui seul 16 tanks – ils ont également contribué à passer sous silence les erreurs du général Harper. Quelques semaines plus tard, ce dernier prendra le commandement du *IV Army Corps*. Il sera ainsi responsable du secteur de Flesquières durant l'offensive allemande de mars 1918…

Casseur de chars allemand équipé de son armure de protection.

© H. Cance / Batailles & Blindés, 2004

L'AVANCE SE POURSUIT !

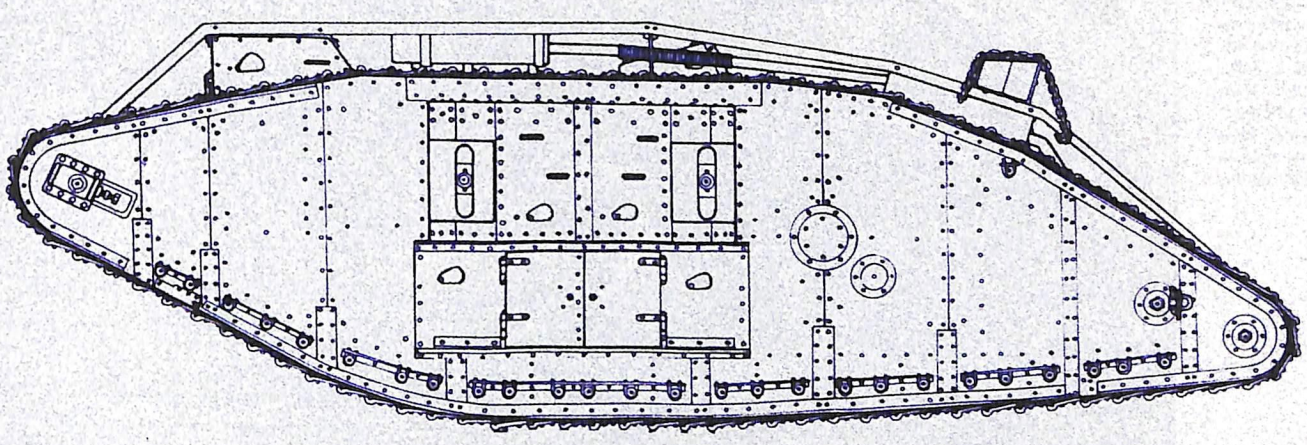
L'après-midi voit l'avance de la *3rd Army* se poursuivre inexorablement. Dans la partie Ouest du dispositif, le *IV Army Corps* pousse et réalise une superbe percée ; les *51st Infantry Division* et *62nd Infantry Division* sont à la tombée de la nuit dans le village d'Anneux situé à trois kilomètres au Nord du bourg de Flesquières ; ce dernier restant un îlot de résistance allemande. Dans le secteur du *III Army Corps*, les *6th*, *20th* et *12nd Infantry Division* se sont emparées de leurs objectifs, soit le bois Lateau, Masnieres et Marcoing. Les ponts sur le canal de l'Escaut sont tenus mais à Marcoing la passerelle est trop endommagée pour être utilisée. La *29th Infantry Division*, initialement tenue en réserve du *III Army Corps*, atteint elle aussi l'Escaut. L'unité tient un front d'environ six kilomètres, reliant Noyelles à Masnieres, mais ne dispose d'aucun char. Les Allemands jettent alors leurs dernières réserves dans le triangle Noyelles-Masnieres-Marcoing, zone beaucoup trop large pour que leur intervention ne soit efficace. À cet instant, en ce début d'après-midi, il n'y a plus de positions allemandes sur un front de douze kilomètres, la brèche est ouverte. Le *Tank Corps* a littéralement transpercé le front puis, grâce à l'infanterie, réduit les défenseurs de la ligne Hindenburg en les prenant de flanc ou de dos.

La deuxième partie du plan de Haig peut maintenant débuter. Elle correspond à la phase d'exploitation. C'est alors que doit intervenir la cavalerie dont la mission est d'atteindre une ligne passant par Niergies, Awoingt et Iwuy en vue d'isoler Cambrai et de flanc-garder le dispositif de la *3rd Army* face à l'Est. Malheureusement l'état-major britannique ne donne que très tardivement les ordres de déboucher aux unités de cavalerie. Les premiers éléments ne franchissent l'ancienne ligne de front que

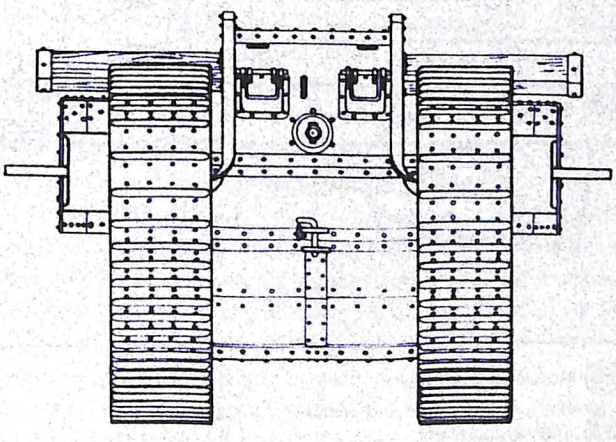
TANK MK. IV FEMALE

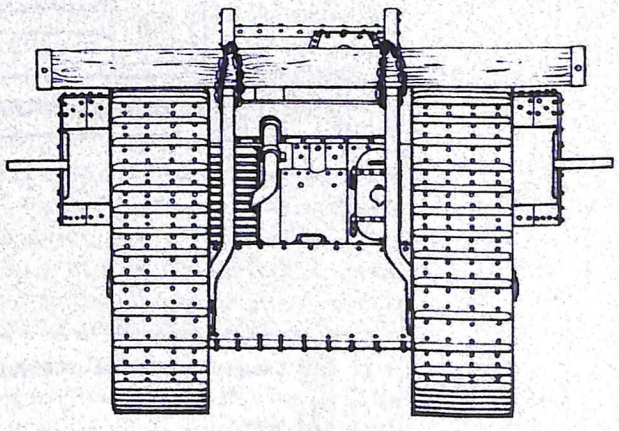
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004

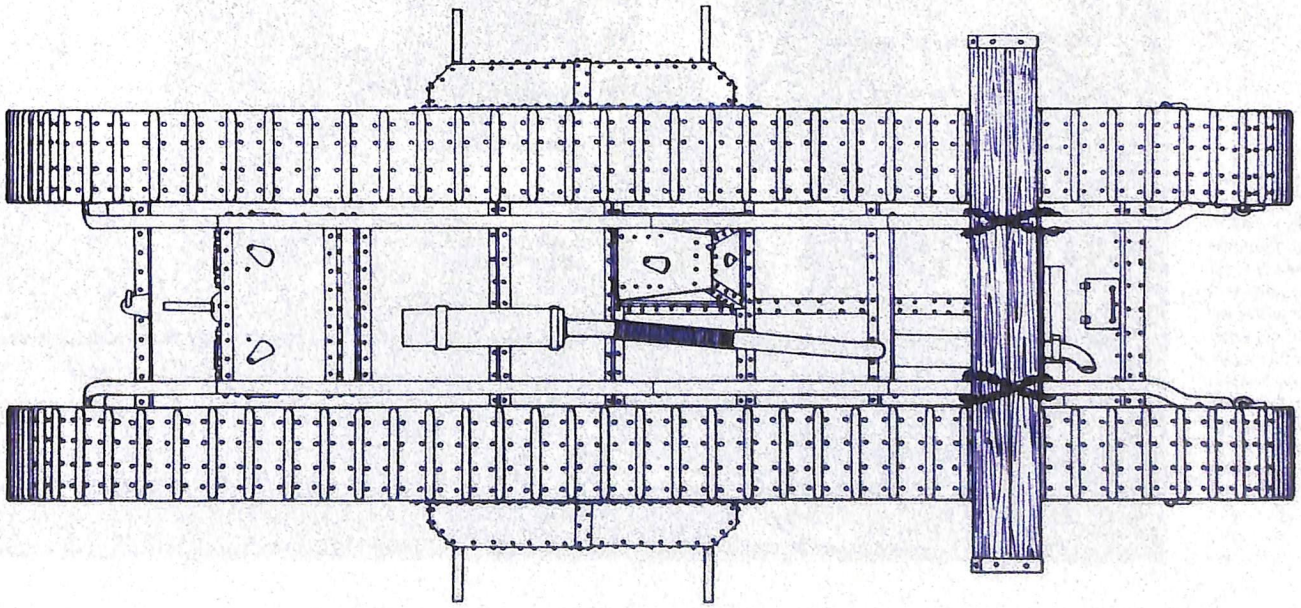
1/48



Pour obtenir du 1/87, il convient de photocopier ce plan à 55%
Pour obtenir du 1/76, il convient de photocopier ce plan à 64%
Pour obtenir du 1/72, il convient de photocopier ce plan à 67%
Pour obtenir du 1/35, il convient de photocopier ce plan à 137%

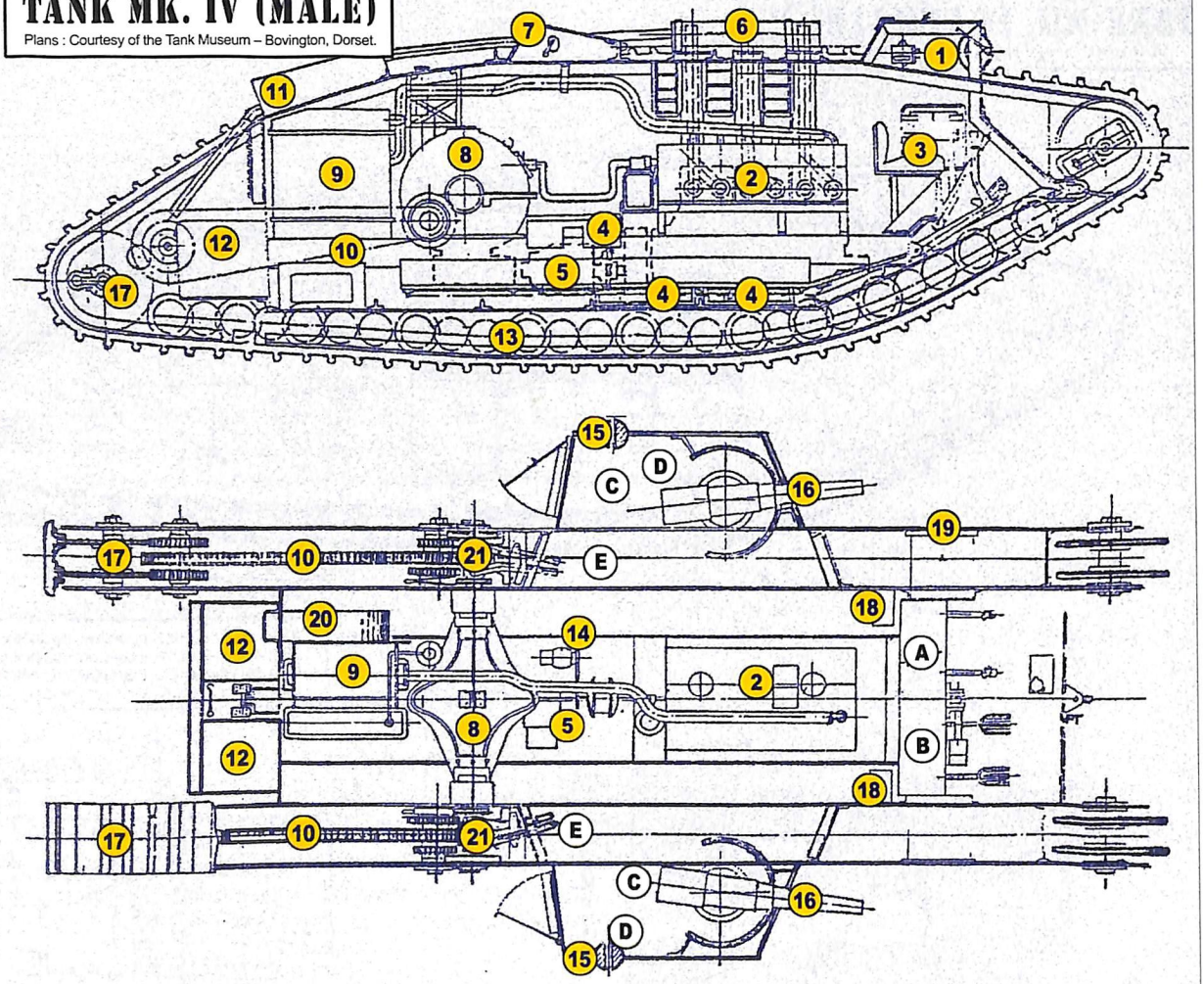






TANK MK. IV (MALE)

Plans : Courtesy of the Tank Museum – Bovington, Dorset.



Infographie © Batailles & Blindés, 2004

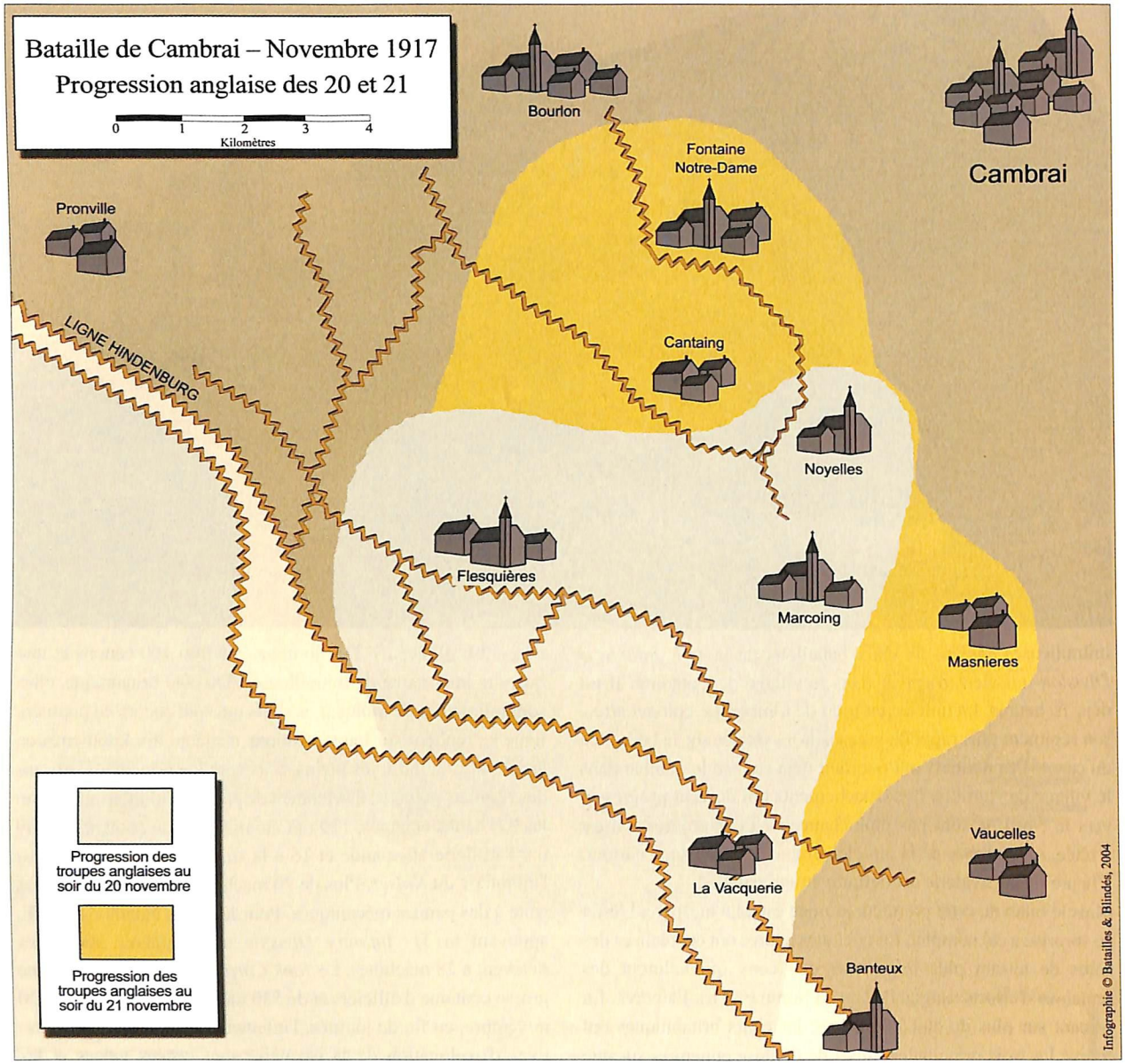
vers midi. Leurs déplacements sont fortement retardés par la traversée des positions allemandes chamboulées par les combats du matin. Les chevaux ont ainsi beaucoup de mal à franchir les réseaux de fil de fer écrasés par les *Mark IV*. Malgré l'ouverture de trois passages par les 32 chars de ravitaillement affectés au *Cavalry Corps*, l'action des *1st*, *2nd* et *5th Cavalry Division* est presque négligeable. Par chacun des deux points de franchissement sur le canal de l'Escaut, à Masnieres, sur un pont de fortune et à Marcoing, sur le pont-rail, deux escadrons de cavalerie parviennent à se faufiler. Mais ils sont accueillis par le feu nourri des

Capturé en état de marche par les fantassins de la *5. Kompanie* du *Reserve-Infanterie-Regiment 52*, le tank C.47 « Conqueror II » fut accidenté alors que ses nouveaux propriétaires cherchaient à le ramener dans leurs lignes. La photo a été prise le long de la route Bapaume-Cambrai. Cette machine sera ultérieurement remise en état et réutilisée par les Allemands. (DR)

mitrailleuses Maxim de deux bataillons de la *107. Infanterie Division* qui vient d'arriver dans le village de Cantaing. Il est déjà 16 heures. La nuit est en train de tomber. Le colonel arrête son régiment puis rappelle les escadrons passés sur la berge Est du canal. Ces derniers ont pourtant déjà engagé le combat dans le village de Rumilly. Les détachements qui doivent progresser vers le Nord ne sont pas plus chanceux. Leur progression est arrêtée. A la tombée de la nuit, le combat cesse presque partout. L'heure de la cavalerie est définitivement passée !

Mais le bilan de cette première journée est déjà inespéré. L'effet de surprise a été complet. En quelques heures ont été réalisés des gains de terrain plus importants que ceux qui valurent des semaines d'efforts sanglants dans la Somme et les Flandres. En perçant sur plus de huit kilomètres, les chars britanniques ont enlevé les trois principales lignes de défense ennemies sur une largeur de douze kilomètres. Les pertes allemandes sont élevées avec 139 officiers, 7 316 hommes, environ 100 canons et une quantité importante de mitrailleuses. Du côté britannique, elles sont inférieures de moitié. Les chars qui sont encore en première ligne se replient sur leurs positions d'attente dix kilomètres en arrière afin de faire les pleins. S'ils sont les principaux artisans des résultats obtenus, ils viennent de payer un lourd tribut. Parmi les 371 tanks engagés, 179 ont été mis hors de combat dont 49 par l'artillerie allemande et 16 à la suite d'assauts conduits par l'infanterie du *Kaiser*. Plus de 70 machines ont été abandonnées suite à des pannes mécaniques. Pour les seuls bataillons D et E, appuyant la *51st Infantry Division* à Flesquières, les pertes s'élèvent à 28 machines. Le *Tank Corps* enregistre la mort d'une grosse centaine d'officiers et de 530 membres d'équipage. Le 20 novembre, en fin de journée, l'infanterie est épuisée. Les tentatives d'exploitation de la cavalerie sont restées vaines et les équipages de *Mark IV* sont exténués. Lorsqu'à l'aube du 21

Ce cliché représente un canon FK (pour *Feldkanone*) 96N/A allemand de 7,7cm et ses servants en pleine action. Ces pièces étaient généralement utilisées dans les postes les plus avancés, pouvant ainsi réaliser des tirs tendus sur les tanks anglais ou français en approche. Après les premières attaques de chars en 1916, des obus perforants furent distribués aux unités armées de ces canons. (DR)



novembre les cloches de Londres sonnent pour annoncer la victoire, la situation de la *3rd Army* est en réalité devenue des plus précaires. La « victoire » ne se résume qu'à une poche dans le front allemand car l'attaque britannique manque de profondeur. Pire, il n'y a pas de réserves pour pouvoir exploiter le succès initial.

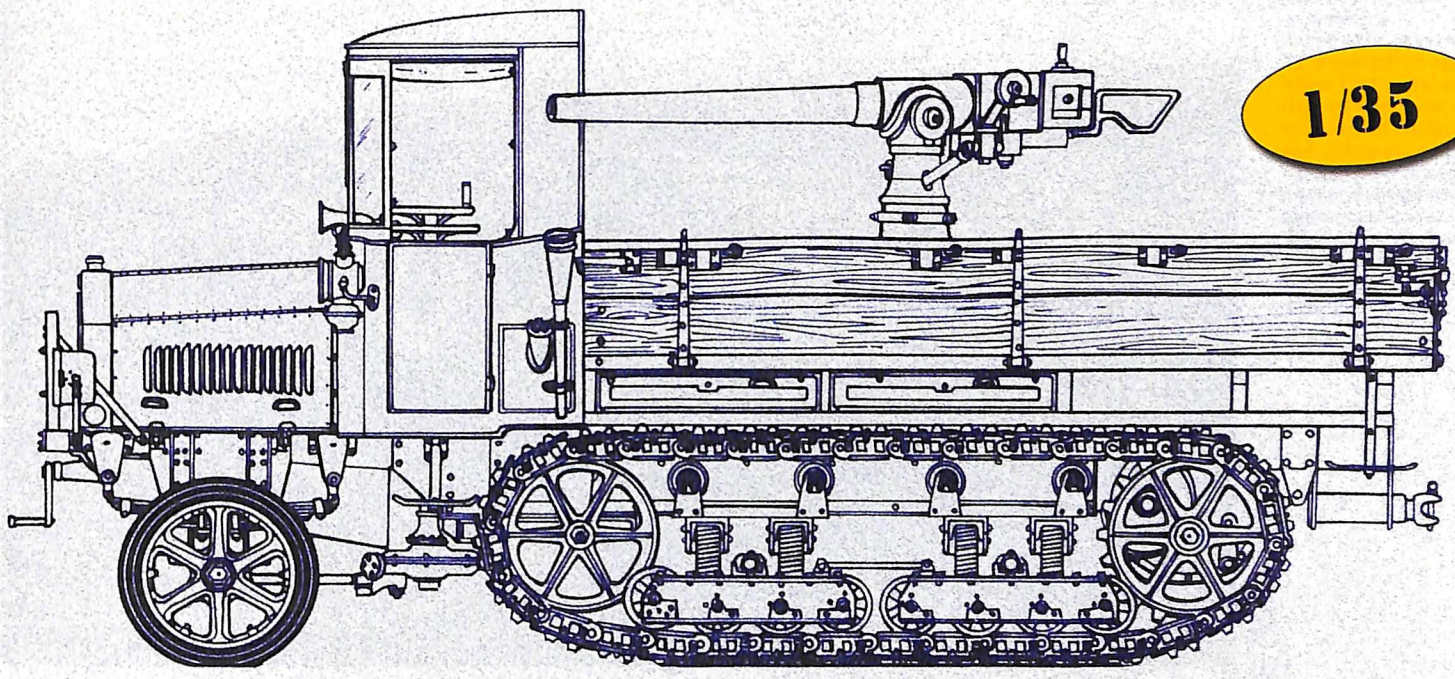
LE 21 NOVEMBRE

À compter du 21 novembre l'opération anglaise va revêtir un tout autre aspect, celui d'une bataille sans espoir. L'effet de surprise est passé et les premiers renforts allemands affluent en gare de Cambrai dès le 21 novembre matin. Dès lors, ces unités sont engagées sur le champ de bataille, parfois dès le début de l'après-midi. Le volume des troupes allemandes ne cesse d'augmenter jusqu'à atteindre trois divisions par jour ! Pour la journée du 21, les ordres de Haig sont les suivants : À droite, pousser au-delà de Marcoing et Masnieres pour ouvrir le passage à la cavalerie. Sur l'aile gauche, s'emparer de Flesquières et faire un effort en direction de Bourlon et Fontaine Notre-Dame.

Dans la nuit, l'ennemi, qui a évacué la poche de Flesquières, a resserré son dispositif en le complétant avec les réserves immédiatement disponibles. Au matin du 21, les Allemands se sont ainsi réorganisés à hauteur d'une ligne défensive qui passe par La Folie, à 6 kilomètres au Nord de Noyelles, Fontaine Notre-Dame, le bois Bourlon et Moeuvre avec des éléments avancés à Cantaing ainsi qu'Anneux. Le bourg de Flesquières évacué, les *51st* et *62nd Infantry Division* avancent rapidement, s'emparent du saillant et poussent en direction de Fontaine Notre-Dame. Cependant, sans le renfort des chars et faiblement appuyées par l'artillerie dont certaines pièces atteignent les limites de leur portée, leurs attaques sont repoussées jusqu'à 11h00. Enfin, vers midi, les deux divisions sont rejointes par les premiers *Mark IV* qui ont refait les pleins de carburant et de munitions. Bien appuyé par l'artillerie qui, entre-temps, a elle aussi progressé vers l'avant, le binôme chars-infanterie atteint la ligne Anneux-Cantaing. Dans l'après-midi, la progression de la *3rd Army* arrive à hauteur des lisières du bois de Bourlon et, en début de soirée, le village de Fontaine Notre-Dame est pris par les *Highlanders* et les tanks. À l'est, le *III Army Corps* parachève la conquête des villages de Masnieres et Noyelles. Le soir du 21, l'attaque anglaise a atteint son apogée. Le front tenu est *grosso modo* le suivant : Masnieres, Noyelles, Cantaing, Anneux, Fontaine Notre-Dame, les lisières sud du bois Bourlon puis rejoint l'ancien front à deux kilomètres au nord de Boursies. Deux divisions allemandes ont déjà renforcé le dispositif de la *Kaiserheer* lorsque le 22 matin les 48 heures fixées par le Maréchal Haig sont écoulées. Que faire ? Le *Tank Corps* est épuisé. Les *Mark*

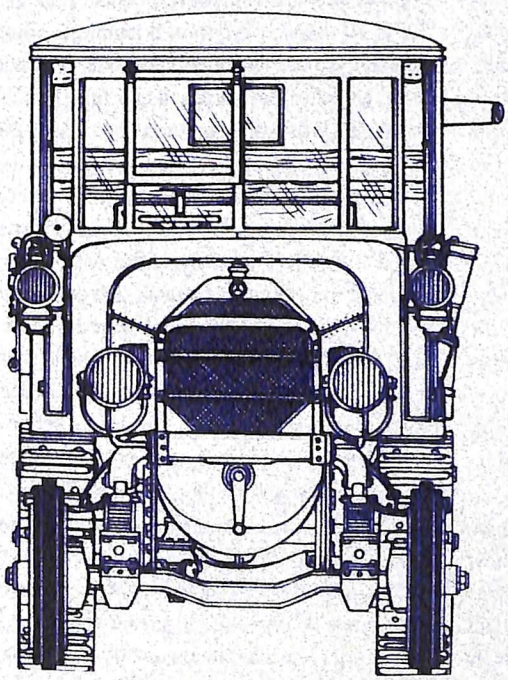
Durant la bataille de Cambrai, de nombreux *Mark IV* britanniques furent détruits par des automobiles armées de canons de *Flak*. En 1918, l'état-major allemand décida de lancer la production d'un semi-chenillé, plus à même d'évoluer sur les champs de bataille bouleversés de la Première Guerre mondiale, destiné à la lutte antichar. Le plan présenté sur la page ci-contre représente l'un des prototypes de ces machines. Il fut assemblé par l'usine Daimler de Berlin-Marienfelde. Ce concept sera repris dans l'Allemagne de l'entre-deux-guerres, donnant naissance à la grande famille des semi-chenillés qui équiperont la *Wehrmacht* en 1939-45.

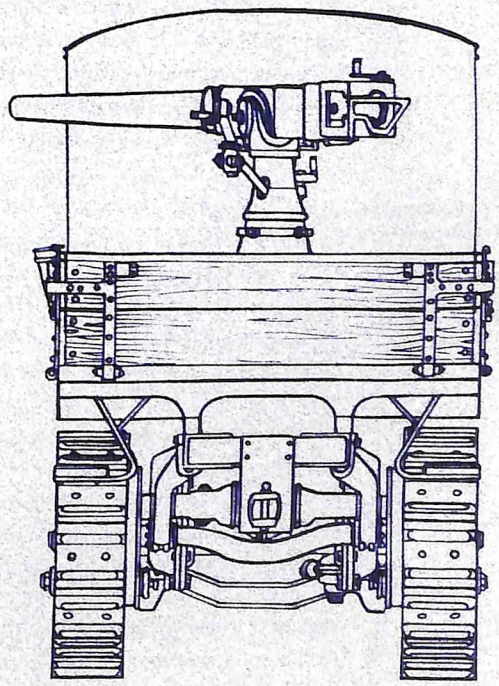
1/35

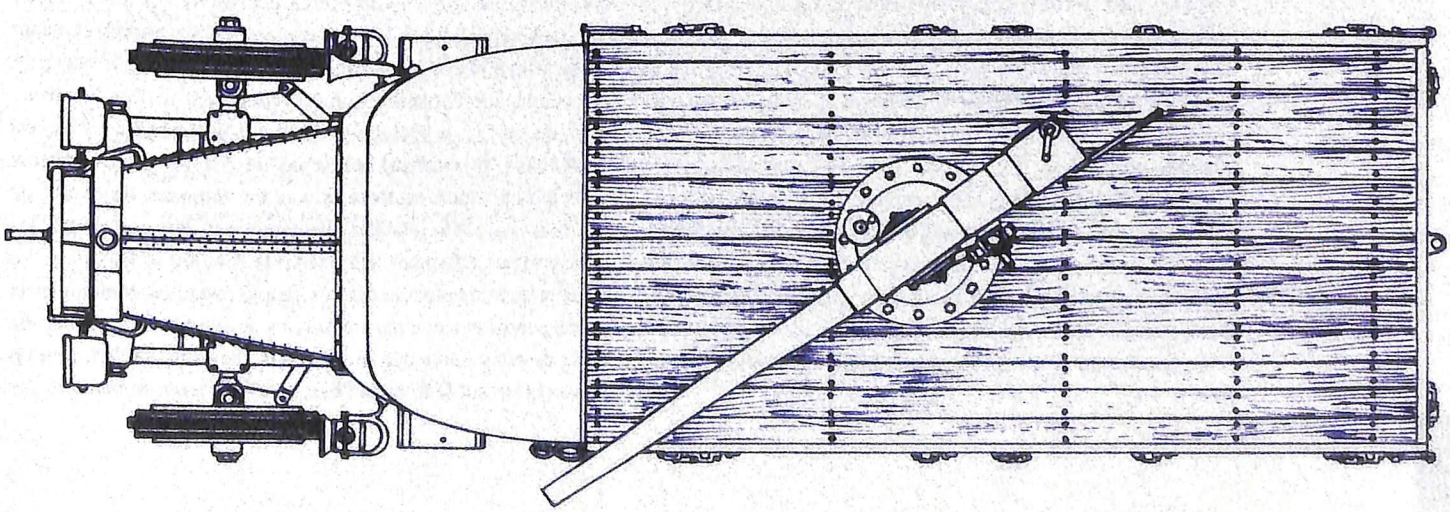


PANZERABWEHR-GESCHUTZ AUF MARIEN-ZWITTERWAGEN

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004







Voici le tank F.5, baptisé « Fervent ». Cet engin a été détruit près de Bourlon le 27 novembre 1917 après avoir été frappé de plein fouet par des obus de 77mm allemands. Les survivants de l'équipage furent faits prisonniers. Cinq autres machines furent perdues dans le même secteur, à la même date. (DR)

IV sont disponibles en quantité dérisoire et les journées consécutives de marche puis de combat ont fortement éprouvé l'infanterie. Seuls 49 tanks sur les 371 du début sont engagés le 21 après-midi, 67 le 23 ; le 27 novembre, ils rejoignent leurs zones de déploiement initiales et, lors de la contre-attaque allemande, le *Tank Corps* ne pourra faire intervenir que 73 engins. Écoutons Haig faire le point sur la situation dans la nuit du 21 au 22 novembre : « *Il n'était toutefois pas possible de laisser les choses au point où elles étaient. Les positions que nous avions capturées au nord de Flesquières étaient entièrement dominées par la crête de Bourlon, et à moins que la crête ne fût prise, il serait impossible de les tenir, si ce n'est à un prix excessif. Si je décidai de ne pas continuer, un retrait jusqu'à la crête de Flesquières était nécessaire, et devait être effectué immédiatement. D'un autre côté, l'ennemi montrait certains indices de son intention de se retirer. La possession de la crête de Bourlon mettrait nos troupes à même d'observer au nord...Bref, la crête de Bourlon était d'une si grande importance pour l'ennemi que sa perte l'obligerait probablement à abandonner sur une grande distance les systèmes de défenses qu'il avait si soigneusement préparés au nord de cette crête* ». Ses propos, publiés quelques semaines seulement après la bataille, nous replacent à l'instant même où le chef militaire doit nécessairement décider soit de continuer l'offensive, sans réserves et sans chars, ou bien soit de se mettre sur la défensive, se contentant ainsi du terrain venant d'être conquis.

Les 48 heures, correspondant aux délais estimés pour l'arrivée des réserves ennemies, sont maintenant écoulées. Les Allemands tiennent toujours la colline de Bourlon. L'état-major britannique espère un repli local allemand et souhaite soulager la pression de l'ennemi sur l'Italie car la situation au-delà des Alpes justifie un nouvel effort pour fixer les forces allemandes. C'est dans ce contexte que Haig prend la décision de continuer en renforçant Byng avec plusieurs divisions fraîches. La bataille offensive de Cambrai est désormais terminée. Les nouvelles attaques vont se montrer infructueuses. En effet, le nouveau mode d'emploi improvisé des chars éparpille les derniers *Mark IV* au sein d'unités qui ne se sont pas entraînées à combattre avec eux.

En face : Au moins six chars radio, des *Mark I* transformés pour l'occasion, furent utilisés par les Britanniques lors de la bataille de Cambrai.

LA RIPOSTE ALLEMANDE

Dès lors une guerre d'usure s'installe entre le 22 et le 29 novembre. Le 22, les Allemands réoccupent Fontaine Notre-Dame. Le 23, la *40th Infantry Division* britannique appuyée par des chars s'empare d'une grande partie du bois de Bourlon. Mais elle est tenue en échec devant le village. Jusqu'au 29, ces deux bourgs seront pris puis repris par les belligérants. Côté britannique, tous ces combats sont soutenus par l'action des derniers *Mark IV* en état de marche. Mais à la fin du mois de novembre, ils seront tous ramenés sur la zone arrière afin d'effectuer les opérations de révision. Pendant ce temps là, les Allemands font preuve d'une diligente initiative en préparant une contre-attaque mortelle. Le commandement britannique néglige les signaux avertisseurs de la tempête et pêche par excès de confiance. Haig pense, en effet, que l'offensive de Paschendaele a consommé une grande partie des réserves de l'ennemi et que ce dernier ne pourra et ne saura se montrer réellement dangereux. Comme nous allons le voir, l'avenir se chargera bientôt de lui donner tort !

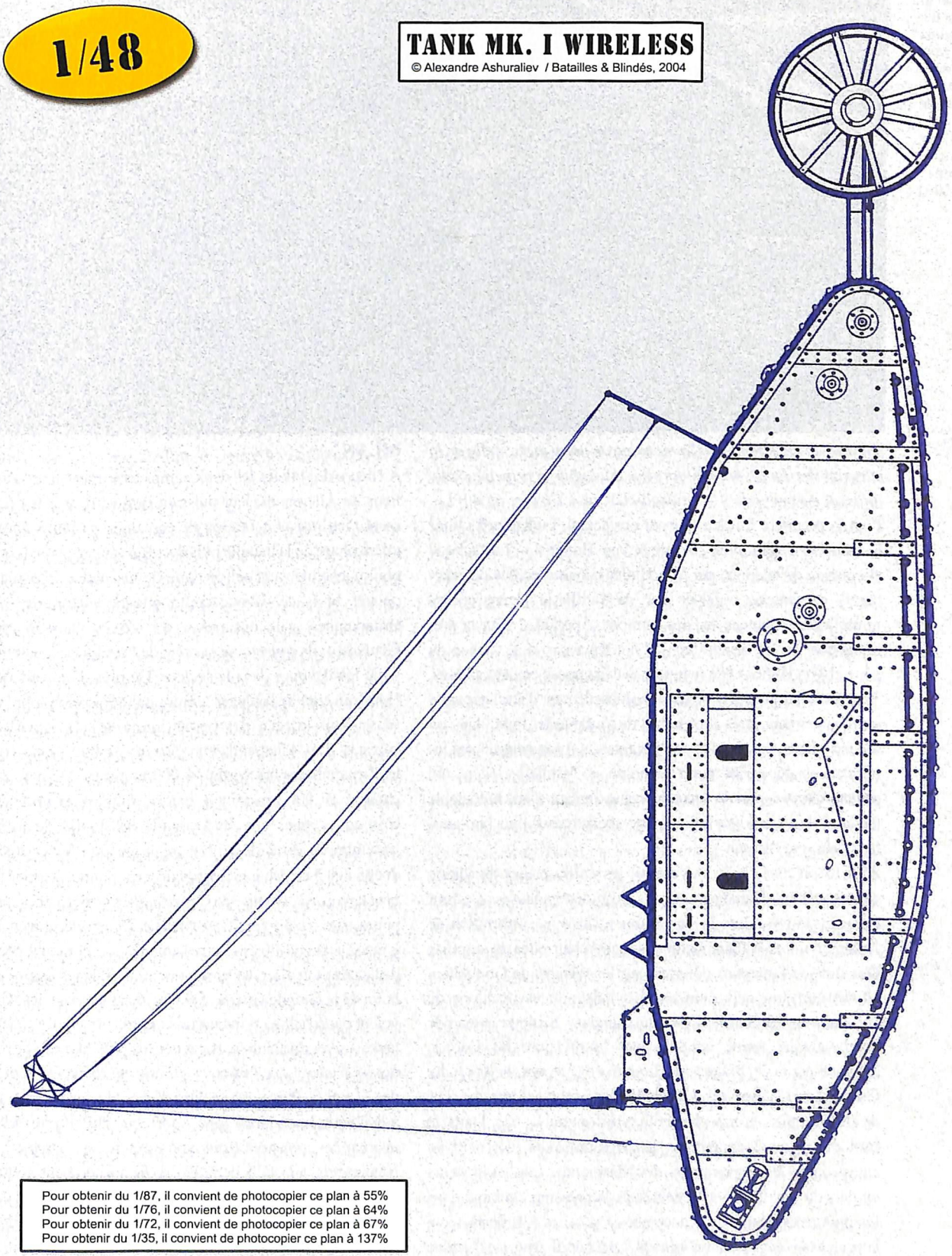
Le 27 novembre, le général Ludendorff en personne arrive sur le champ de bataille pour discuter avec ses chefs de groupe d'armées d'éventuels plans offensifs. Le but du stratège allemand est tout bonnement de reprendre le terrain gagné par les Anglais afin de transformer leur victoire en une défaite cuisante, quelques puissent être pour cela les moyens à employer. Dès le 21, toutes les divisions d'infanterie de réserve disponibles sur le front Ouest convergent à la hâte vers Cambrai. Le 27, Ludendorff dispose de dix divisions et de 1 200 pièces d'artillerie. De plus, quatre divisions supplémentaires sont en route ; elles arriveront néanmoins trop tard pour participer à la contre-attaque allemande.

Erich Ludendorff planifie son opération pour le 30 novembre ; nom de code : « Déluge ». Tout un programme ! Elle est déclenchée au moment même où les Anglais préparent une nouvelle opération en force en vue de s'emparer du massif de Bourlon. La contre-attaque allemande doit être menée par les trois groupes d'Armées, ceux d'Arras, Caudry et Bussigny. Le schéma de la manœuvre est très simple : attaquer et étrangler la poche percée et tenue par les Anglais devant Cambrai. L'idée est donc de contre-attaquer sur les deux flancs du saillant tout en faisant effort sur le front de l'Escaut. « *Et le lendemain matin, les*

1/48

TANK MK. I WIRELESS

© Alexandre Ashuraliev / Batailles & Blindés, 2004



Pour obtenir du 1/87, il convient de photocopier ce plan à 55%
Pour obtenir du 1/76, il convient de photocopier ce plan à 64%
Pour obtenir du 1/72, il convient de photocopier ce plan à 67%
Pour obtenir du 1/35, il convient de photocopier ce plan à 137%

Le tank B.8 « Banshee » à son départ pour l'Allemagne. Capturé quasiment intact par les troupes du général Von der Marwitz , ce *Mark IV* sera remis en état et réutilisé par les Allemands. De nombreux chars perdus par le *Tank Corps* seront ainsi inspectés par la *Tanksbergungsstelle Cambrai*, une unité constituée *ad hoc* pour récupérer tous les engins pouvant être réparés ! (DR)

Allemands nous rendirent la monnaie de notre pièce, celle de la surprise des Tanks, par une surprise analogue en principe si elle différait en méthode » – Liddell-Hart *in* « *History of WWI* ».

Pour la première fois sur le front occidental, Ludendorff utilise la tactique d'infiltration dite de « Von Hutier » – La tactique allemande développée par Von Hutier consiste en des détachements d'infanterie appuyés par de l'artillerie légère et des mitrailleuses montées sur des camions. Appliquée pour la première fois le 1er septembre 1917 à Riga par la *8. Armee* du général Von Hutier, cette méthode se décompose en deux phases. Tout d'abord, un court et intense bombardement d'artillerie suivi immédiatement après de l'assaut de l'infanterie. Puis, dans un second temps, des tirs d'obus fumigènes et à gaz neutralisent les résistances dépassées par l'infanterie et l'artillerie légère qui seront nettoyées par une seconde vague d'assaut. Cette redoutable tactique sera employée à Caporetto six semaines plus tard avec le succès que l'on sait !

À 7h15 précises, le 30 novembre, les 1 200 pièces d'artillerie allemandes se déchaînent sur les positions anglaises. Ce bref ouragan de feu ouvre la voie à une avance par infiltration de l'infanterie. Les Allemands tiennent ainsi leur effet de surprise. Des flots de fantassins déferlent sur les villages de Gonnelieu, Villers-Guislain puis Gouzencourt balayant les positions de l'artillerie et les quartiers généraux anglais. Seule la splendide contre-attaque locale conduite par la division des Gardes, appuyée par la *2nd Brigade* du *Tank Corps*, permet de reprendre Gouzencourt *in extremis*. La bataille de Cambrai se termine sous de fortes pluies et une température descendue à -6°c. Dans la nuit du 1er au 2 décembre, les Britanniques évacuent en catastrophe leurs positions de Masnieres. Les défenseurs anglais du bois Bourlon cèdent sous la pression ennemie dans les premières heures du 5 décembre 1917. Les Allemands réoccupent Marcoing le 6. Le général Ludendorff peut savourer sa revanche sur Haig. Pour la seule journée du 30 novembre, les Britanniques reconnaissent avoir perdu plus de 6 000 hommes, 103 canons de campagne et 55 pièces lourdes. Enfin, cette contre-attaque menée par Von der Marwitz permet de reconquérir la plus grande partie du terrain perdu le 20 novembre et les jours suivants.

BILAN

À l'heure des bilans, les deux camps expriment leur satisfaction. Pour les Allemands, leur puissant dispositif défensif a globalement bien résisté à l'action de centaines de tanks dans la première phase de la bataille puis les réserves ont pu arriver à temps pour consolider une solide ligne de résistance et préparer dans de très brefs délais une contre-attaque victorieuse. Pour les Britanniques, s'ils ont perdu du terrain dans la région de Gonnelieu, ils conservent la crête de Flesquières, point clé de la ligne Hindenburg dans le secteur. De plus, l'objectif majeur de Haig, qui était de soulager le front italien, a selon lui pleinement réussi. Sur le plan des pertes humaines, la situation est la suivante. Les Allemands enregistrent 41 000 morts tandis que les Britanniques ont perdu 44 000 hommes. De part et d'autre, environ 10 000 prisonniers ont été faits. À la lumière de ces chiffres, et après une étude rapide des lignes de front du 20 novembre et du 2 décembre montrant que les opérations ont donné lieu à un échange partiel de terrain, nous serions tentés de conclure que la bataille de Cambrai s'est soldée par un match nul puisque les « comptes s'équilibrent ». En réalité, il n'en est rien ! L'étude à chaud de ces deux semaines de combats permet aux deux camps de tirer des enseignements et de les exploiter durant la fin de la Grande Guerre. Du côté de la défense, les Allemands voient dans l'échec britannique la confirmation de l'inutilité des tanks – avis d'ailleurs partagé par les plus hautes sphères berlinoises d'autant que l'acier est en priorité réservé à la production des *U-Boote*. Parce que le *Tank Corps* n'a pas réussi à percer et à exploiter, Ludendorff juge, à tort, que l'infanterie et l'artillerie allemandes pourront toujours arrêter une attaque blindée. Néanmoins, les chefs de la *Kaiserheer* cherchent à étudier et à développer des armes antichars. C'est ainsi qu'au cours de l'année 1918, le fusil antichar de 13mm sera distribué à l'infanterie. On crée aussi un obus à ogive perforante pour les artilleurs. En attendant l'arrivée d'armes antichars idoines, il faut trouver une solution pour appuyer les fantassins enterrés. L'artillerie renonce aux formations serrées, agissant dès lors dispersée et au plus près de l'infanterie. Cette nouvelle méthode optimise ainsi la lutte contre les chars dans la zone avancée des combats. Du côté

des assaillants, Fuller étudie l'aspect technique et tactique de la bataille. Il conclut, entre autres choses, que le *Tank Corps* devra être équipé d'engins plus puissants et dotés d'une meilleure capacité de franchissement des tranchées. L'arrivée du nouveau tank *Mark V* en 1918 résoudra ce problème. De plus, pour se substituer dans la phase d'exploitation à la cavalerie, il est nécessaire de créer un char plus léger et plus rapide que le char lourd. Le « Whippet » qui, le 8 août 1918, surgira sur les arrières allemands répondra parfaitement à ce besoin. Sur le plan tactique, la formule de la surprise, au travers du secret des préparatifs et de la suppression de la préparation d'artillerie, a été sur le point de réussir. Elle portera ses fruits aux mois de juillet, août et septembre 1918, car elle permettra d'emporter localement la décision.

Si la myopie du haut commandement allemand envers l'arme nouvelle est merveilleusement illustrée par la déclaration du général Von der Marwitz – « *à quoi bon les chars* » – il est intéressant de se replonger dans les écrits du théoricien allemand des chars de l'entre-deux-guerres, Guderian, en vue d'approfondir les leçons tirées de Cambrai ; car, ironiquement, ce sont ces dernières qui serviront de socle au concept blindé de la *Wehrmacht* en 1939-45 et qui permettront à l'Armée allemande de multiplier les victoires, y compris contre les Britanniques !

GUDERIAN ET CAMBRAI

La manœuvre britannique de Cambrai ne possède pas de *Schwerpunkt*, d'axe principal d'effort. Contrairement à l'avis des spécialistes, l'ensemble des *Mark IV* du *Tank Corps* est très mal réparti. Le *IV Army Corps*, chargé de l'effort principal, dispose de moins de chars que le *III Army Corps*, respectivement 108 contre 216. Au lieu de les préserver pour se saisir des points clés du terrain, les tanks ont été répartis sur la totalité du front. N'ayant plus aucun blindé disponible, le général Elles n'a strictement rien à commander car tous ses bataillons sont passés aux ordres des divisions d'infanterie. Il participe donc à l'attaque comme spectateur en vue de comprendre comment se déroule l'opération. La faiblesse fondamentale du plan de la bataille réside donc dans son absence de réserve. Disposant d'une réserve propre, un à deux bataillons de *Mark IV*, le général Elles aurait alors eu la possibilité de les utiliser dans le secteur du *IV Army Corps*. En effet, le débordement de Flesquières par la gauche ou la droite aurait permis de coiffer rapidement par l'arrière cet objectif crucial. La présence d'Elles sur le champ de bataille lui a aussi permis de voir qu'un autre problème restait à résoudre, celui de la liaison entre les chars et les fantassins.

Les conclusions de Guderian aboutissent dans ce domaine à la formule explicitée dans « *Die Panzertruppen und ihr Zusammenwirken mit den anderen Waffen* », un petit fascicule paru en 1937 et intégralement repris dans son ouvrage « *Achtung, Panzer !* ». Ce concept donne naissance aux premières divisions blindées au sein desquelles les différentes armes coopèrent étroitement avec les chars mais au bénéfice de ces derniers. La notion de grande unité blindée est bien née sur le champ de bataille de Cambrai, à la différence près que Guderian considère que les chars doivent rester maîtres et n'ont pas à être rendus dépendants de l'infanterie. Dans « *Achtung, Panzer !* », Guderian écrit au sujet de la défense de Flesquières : « *Nous tirons la leçon que l'infanterie, si elle utilise bien le terrain et ses couverts, peut en bien des points tenir contre les chars et que les chars livrés à eux-mêmes ne sont pas capables de briser la résistance d'une telle infanterie* ».

Guderian met aussi longuement en lumière :
- l'absence de profondeur du dispositif britannique,
- l'absence d'objectifs dans la profondeur du dispositif ennemi,
- le manque de réserves mobiles et puissantes,
- l'absence d'une coopération tactique poussée aviation-chars,
- l'inaptitude du char à combattre isolément.

L'argumentation que Guderian puise de l'étude de ce cas concret plaide en faveur de la thèse qu'il défendra toujours et mettra si souvent en pratique dès la percée de Sedan : emploi massif des chars sur un large front au sein d'un dispositif très échelonné dans la profondeur, objectifs éloignés et coopération des autres armes au profit des chars.

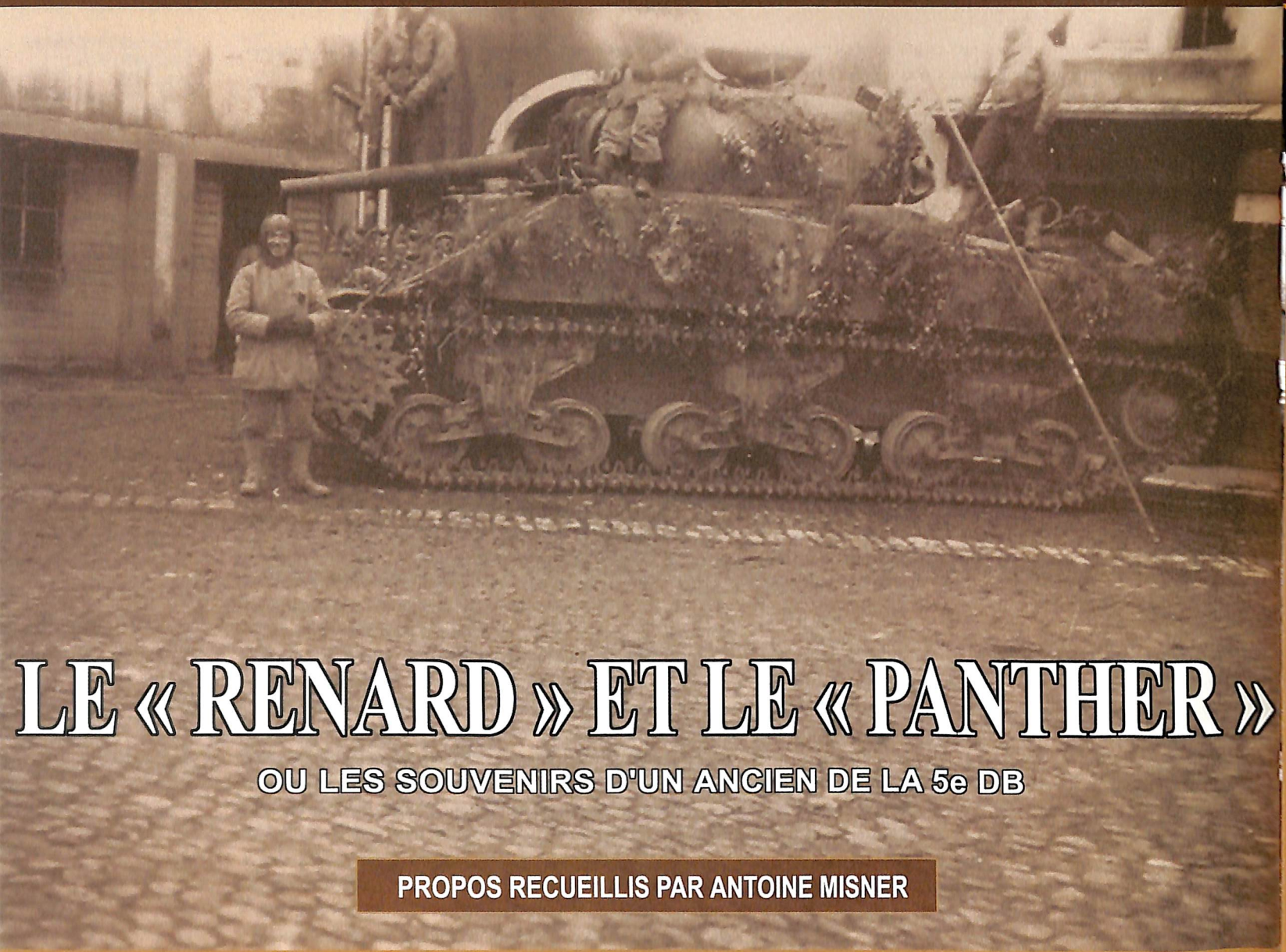
CONCLUSION

Pour l'historien militaire, Cambrai est une véritable victoire. Pour la première fois, elle met en lumière l'extraordinaire savoir-faire tactique combiné de tous les moyens modernes : chars, artillerie et avions. C'est à proprement parlé l'avènement de la guerre mécanisée.

Jusqu'à la fin de la Grande Guerre, Fuller ne cesse d'expérimenter de nouvelles tactiques et des méthodes d'instructions innovantes. Il met quotidiennement par écrit les résultats de ses théories et les enseignements tirés des premiers engagements du *Tank Corps* pour promouvoir la mécanisation à outrance des forces terrestres. Ces ouvrages seront la référence de la pensée militaire de l'entre-deux-guerres. Guderian reconnaît dans ces deux principaux livres, « *Achtung, Panzer !* » et « Souvenirs d'un soldat », y avoir trouvé la source de son inspiration. Pour Fuller, artisan et promoteur de la bataille, Cambrai est « *le Valmy d'une ère nouvelle, l'ère de l'engin mécanique* ». Aujourd'hui encore, les tacticiens américains du Pentagone citent Cambrai comme référence car les plus célèbres batailles du XX° siècle en sont dérivées : La bataille d'Amiens du 8 août 1918, la percée de Guderian à Sedan en mai 1940, la Bataille d'El-Alamein en février 1943, l'invasion de la Corée du Sud par les Coréens du Nord en 1950 ou encore les deux guerres du Golfe, en Irak, en 1991 et 2004 !

Mais aujourd'hui les menaces polymorphes d'un terrorisme international conduisent à penser que la guerre des chars pour laquelle l'OTAN s'était préparée durant la Guerre froide, est bien anachronique. Cette idée s'inscrit dans un courant politique qui a de manière récurrente fustigé l'utilisation des chars. La déclaration à chaud du général Von der Marwitz « *à quoi bon les chars...* » est, d'une certaine manière, toujours d'actualité. Alors le char a-t-il encore un avenir, ou doit il rejoindre définitivement les allées des musées ? Pourra-t-il encore jouer un rôle important dans la défense de l'Europe ou trouver une place dans le règlement des crises régionales ? Si oui, quel genre de rôle avec quel type d'engin ? Dans son ouvrage « La guerre des chars », le général von Eimannsberger écrivait en 1935 : « *Il ne suffit pas d'étudier l'Histoire militaire, il ne suffit pas de s'attacher au passé, il faut essayer résolument de voir dans l'inconnu, dans l'avenir. Au risque de se tromper* ».

Les jumeaux terribles Fuller et Liddel-Hart l'avaient bien compris.



LE « RENARD » ET LE « PANTHER »

OU LES SOUVENIRS D'UN ANCIEN DE LA 5e DB

PROPOS RECUEILLIS PAR ANTOINE MISNER

Ce témoignage du brigadier Auguste Proux, tireur sur le Sherman M4A4 « Renard », fait irrésistiblement penser à l'une des célèbres fables de Monsieur de la Fontaine qui aurait pu avoir pour morale qu'il faut toujours se méfier d'un plus petit que soi, surtout lorsque ce dernier fait preuve de détermination et de courage !

Le Sherman « Renard» à Montbéliard, dans le Doubs, le 19 novembre 1944. Devant le char l'adjudant-chef Barbanton. Les autres membres présents ne sont pas identifiables. Le camouflage semble plus décoratif qu'efficace, au moins permet-il d'atténuer le grand losange blanc du drapeau consulaire qui fournissait aux pointeurs ennemis un repère de visée idéal. Photo A. Soubeyran

LE M4A4 « RENARD », D'ORAN À KIENTZHEIM

Partis d'Oran à bord d'un LST américain – l'US 907 – les chars du 1e régiment de chasseurs d'Afrique mettent deux semaines avant de débarquer, fin septembre 1944, à Sainte-Maxime, dans le golfe de Saint-Tropez. Regroupé à Salon de Provence, le régiment est embarqué sur chemin de fer à la gare de triage de Miramas. Blindés et équipages rejoignent Besançon avant de prendre leurs quartiers à Port d'Atelier, dans la Haute-Saône. À l'occasion du 11 novembre 1944, le régiment défile à Beaulay sous les applaudissements et les vivas de la foule.

Le premier engagement de l'unité, constituant du même coup le baptême du feu du sherman M4A4 « Renard », a lieu le 14 novembre près de l'Isle-sur-le-doubs. Le « Renard » combat notamment dans la forêt de Dampierre. Le 17, le blindé entre dans Montbéliard par le faubourg de Sainte-Suzanne avant de filer vers le Nord en direction de Grand Charmont. Le « Renard » prend part aux affrontements pour le contrôle de Grandvillars. Il entre ensuite en Alsace où il est engagé à Seppois le Haut, Bernwiller et Guewenatten. Le 14 décembre, partant de Traubach le Haut, le Combat Command 5 contourne les Vosges par Belfort, Lure, Épinal, Saint Dié jusqu'à Anould où il s'installe. Les pleins d'essence et de munitions sont faits, les machines révisées. Le « Renard » est prêt à en découdre avec l'ennemi. Le 16 décembre 1944, après une journée de repos, l'alerte est donnée. Via Plainfaing, les cols de Mandray et de Sainte Marie aux Mines, le blindé progresse jusqu'à Ribeauvillé puis Hunawihr. Le lieutenant de Roux devient chef de char à Riquewihr.

KIENTZHEIM ET KAYSERSBERG

Auguste Proux se souvient : « *Dix-sept décembre 1944, l'attaque sur Kientzheim est désormais imminente. Le*

« Renard » arrive à 14h30, en deuxième position, au collet de Riquewihr où nous subissons un tir de barrage allemand. Notre sherman est touché par quelques éclats sur l'arrière ; les dégâts sont mineurs. On continue ! Renforcés par une section de la 1e compagnie du régiment de marche de la Légion Etrangère (RMLE) et un peloton de Tank-Destroyer du 2e escadron du 11e régiment de chasseurs d'Afrique, nous redescendons sur Kientzheim. Au cours du nettoyage de la localité, le lieutenant Duthil est mortellement blessé sur la place du village. Les combats terminés, nous nous déplaçons à la sortie Est du bourg où nous effectuons un tir de barrage en direction de Sigolsheim avec quatre autres chars » – [Le village de Kientzheim est situé au pied de coteaux de vignobles. En passant par la crête, les engins du 1e régiment de chasseurs d'Afrique se sont emparés du village mais les deux localités voisines, Sigolsheim et Kaysersberg, où les fantassins de la *3rd US Infantry Division* pénètrent difficilement par l'Ouest, sont encore solidement tenues par les troupes allemandes – NdlA].

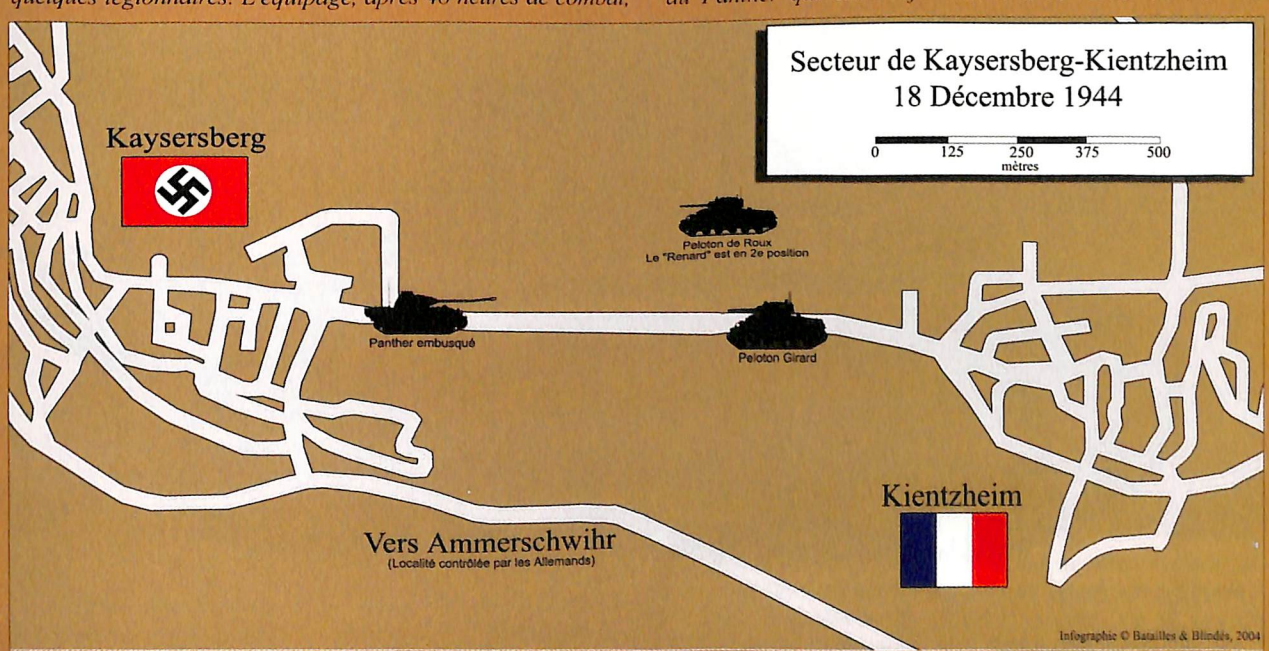
« Seize heures, le lieutenant de Roux ainsi que l'adjudant-chef Barbanton sont appelés chez le capitaine. En attendant, je prends le commandement du peloton. Mon aide-pilote placé en surveillance à l'extérieur rend compte de la présence d'un char allemand, un Panther, posté sur la route de Kaysersberg, à l'Est de Kientzheim. Il se trouverait à environ 150 mètres de l'entrée du village. Je transmets aussitôt l'information par radio et expédie des obus fumigènes sur l'emplacement présumé du « lourd » ennemi car, à la nuit tombante, je ne parviens pas à l'apercevoir. Un Tank Destroyer *M10 du 11e régiment de chasseurs d'Afrique, « l'Eylau », intervient presque au même moment. Il est aussitôt touché de plein fouet et se met à brûler. Son équipage compte deux morts et trois blessés »* – [Le maréchal des logis Collin et le chasseur Martinez sont tués, le chasseur Portron est blessé à la jambe droite et aux reins, les chasseurs Destremont et Lehman sont blessés aux jambes – NdlA].

Vers 23 heures nous sommes relevés. Le « Renard » passe la nuit à l'abri du mur de clôture du parc du château en compagnie de quelques légionnaires. L'équipage, après 48 heures de combat, peut enfin dormir, certes sur le trottoir, mais rassuré par la présence de la Légion. Au cours de la nuit, nous sommes informés du fait que nous avons fait plus de trois cents prisonniers dans la journée et que les Allemands ont subi de lourdes pertes. Reste ce Panther qui nous barre la route... »

Au poste de pilotage du Panther capturé et repeint aux couleurs de l'Armée française, André Soubeyran. ECPA-D

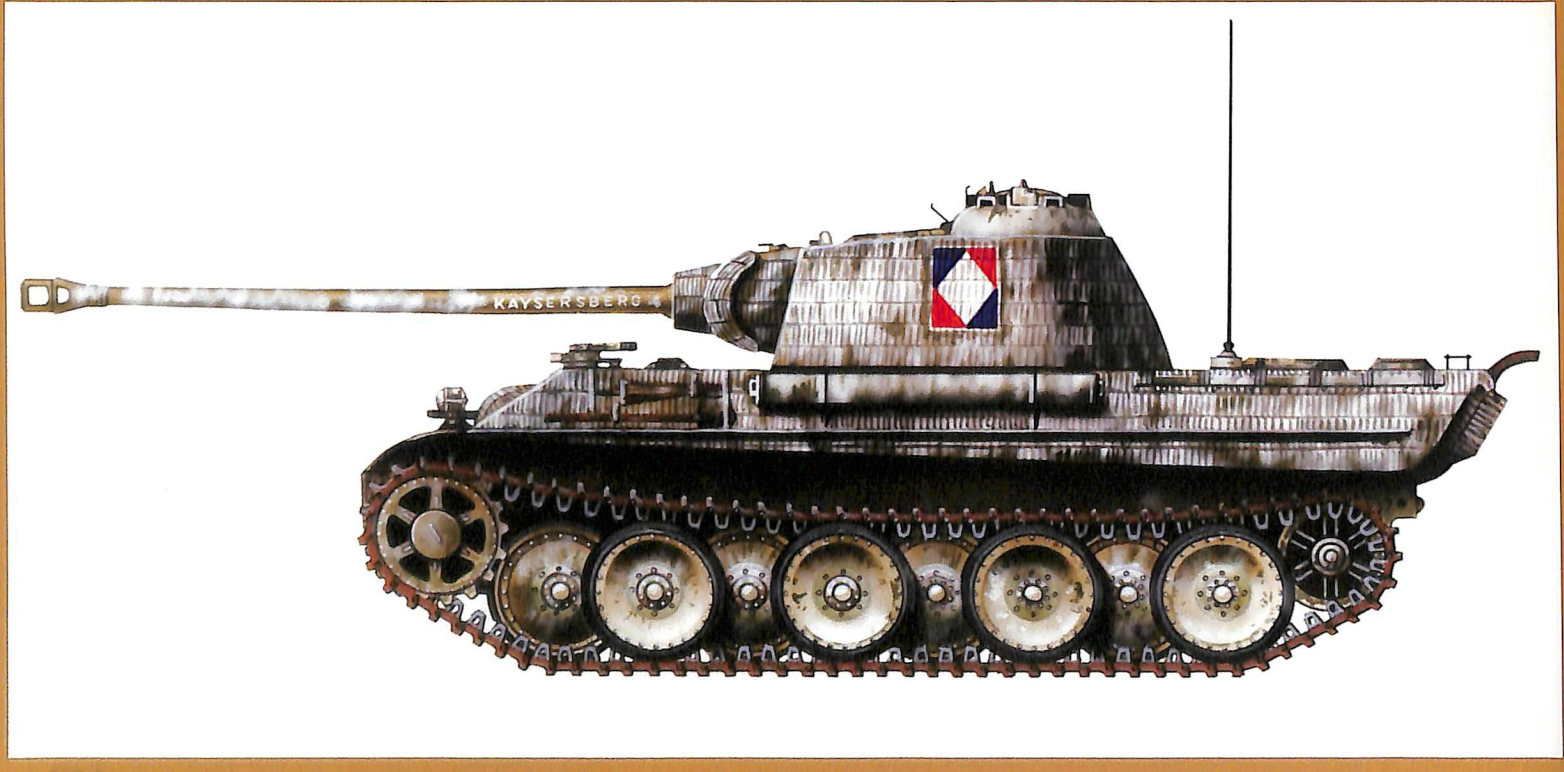
LE CHASSÉ DEVIENT CHASSEUR…

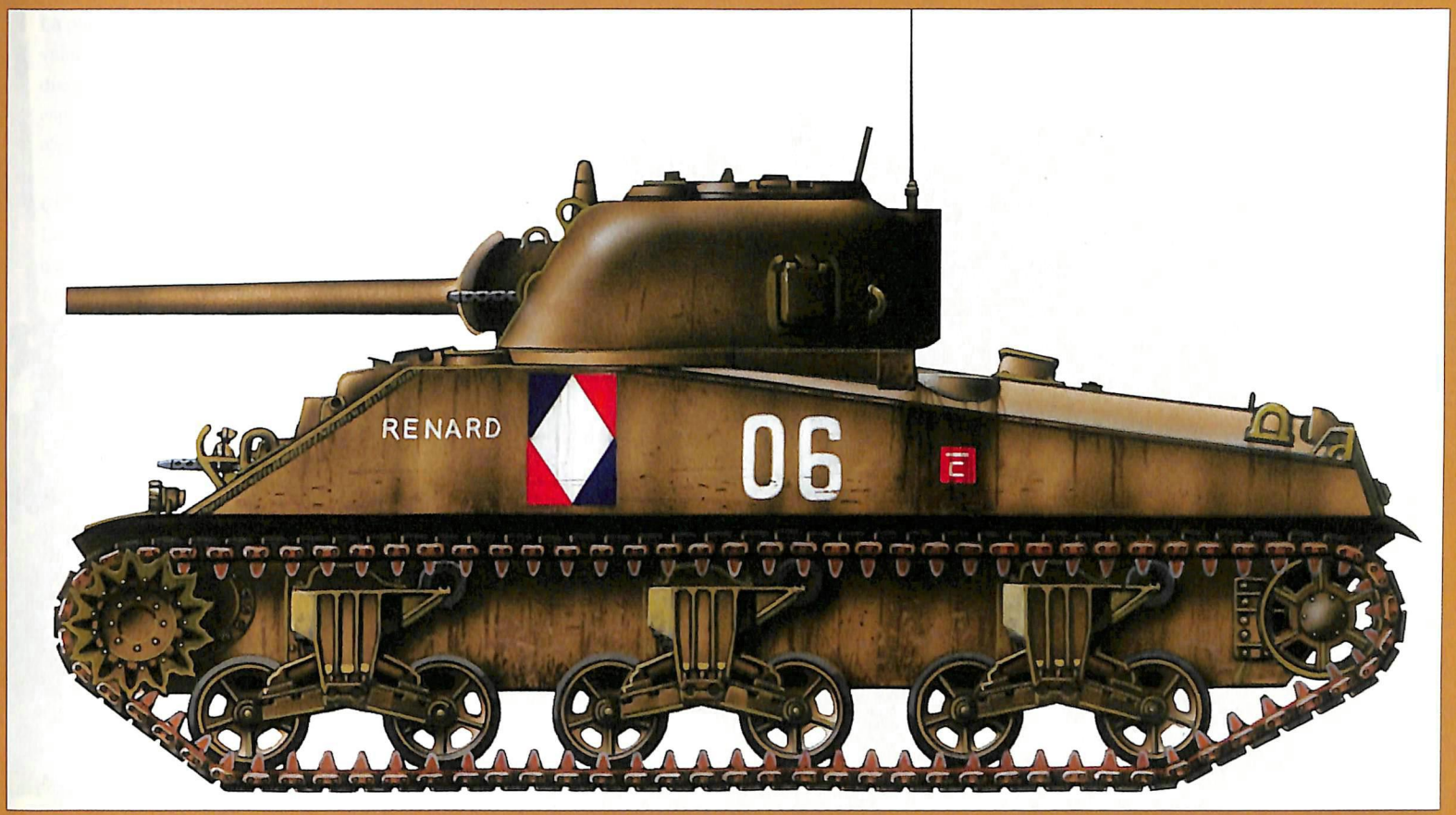
« Dix-huit décembre 1944. Tôt le matin, le « Renard » remonte la Grand'Rue afin de rejoindre le détachement qui est massé sur la place de la Porte Haute. L'attaque de Kaysersberg commence par un tir de barrage déclenché par l'artillerie postée au Sud de Riquewihr. L'assaut démarre sur les coups des 9 heures, un peloton (aspirant Girard) progressant sur la route de Kaysersberg, un second (lieutenant de Roux), en couverture, avançant sur les chemins de vigne surplombant la route. Le « Renard » est en deuxième position juste derrière le M4A4 « Fornoue » qui occupe la place peu enviable de char de tête. Le chemin s'effondre au passage de ce dernier. Le « Fornoue » est immobilisé. Il forme une cible idéale ! Les Allemands ne tardent pas à s'en rendre compte ; le blindé est touché par le tir d'un char posté à la sortie Est de Kaysersberg, derrière le barrage antichar près de la poste. De toute évidence, il s'agit du Panther qui était déjà intervenu la veille. Le mur de



Le Panther Ausf. G « Kaysbersberg » à Barr, en mars 1945. Au centre, à droite, du barbotin, Auguste Proux. Un impact est nettement visible sur le glacis. Devant le Panther on peut reconnaître la roue tendeuse d'un *Panzkampfwagen IV*. Il s'agit très certainement du « Kientzheim ». Photo A. Soubeyran

soutènement du chemin s'écroule également sous les 32 tonnes du « Renard ». Notre « médium » glisse en contrebas, achevant sa course dans les vignes. Pas le temps de dire « ouf » que nous sommes touchés à notre tour par un perforant de 75. L'obus nous frappe sur le haut du compartiment moteur. Les réservoirs sont percés, l'essence gicle dans tous les sens. Le pilote se met à hurler : « On a le feu ! ». Le chef de char, le pilote et l'aide-pilote évacuent aussitôt. Je reste à mon poste avec Chaillet, le chargeur, et je commence à ouvrir le feu sur le Panther que je viens de repérer. Je tire à quatre reprises. Mes obus percutent à chaque fois le glacis du Panther mais ils ricochent sur le blindage très épais du Panzer. *Je suppose que les impacts ont dû secouer l'équipage allemand qui ne réplique pas ou bien est-il surpris de se faire allumer alors qu'il est persuadé d'avoir mis hors de combat deux chars ennemis ? Au cinquième coup, le chargeur me crie « On l'a eu ! ». Un coup heureux a atteint la partie basse du masque du canon. L'obus a ricoché, perforant le toit de la caisse et tuant le conducteur. Entre-temps le moteur de notre Sherman s'est arrêté de tourner et une fumée épaisse commence à envahir le compartiment de combat. Nous aban-*





donnons rapidement. En quelques instants l'incendie gagne l'ensemble du char. Il était de temps de sortir de là ! A terre, nous formons un petit groupe de combat avec l'équipage du « Fornoue ». Nous poursuivons la progression à pied. A l'entrée de Kaysersberg, nous faisons une trentaine de prisonniers dont l'officier qui commandait le Panther. On entame alors le nettoyage de la localité, rue par rue, maison par maison. Le lieutenant de Roux est blessé. Il laisse son commandement à l'aspirant Girard. C'est ce dernier qui dirige l'opération consistant à s'emparer du poste de commandement ennemi situé près de la mairie. On fait une dizaine de prisonniers. La résistance allemande s'effondre. Le village de Kaysersberg est libéré ! »

CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE !

« Pendant les quatre ou cinq jours suivants, nous sommes restés à Kaysersberg. J'ai été affecté à un autre char. Notre mission consistait à empêcher une contre-attaque venant des hauteurs et à maintenir la liaison avec le village voisin d'Ammerschwihr qui venait d'être débarrassé de ses occupants. Les intervalles entre les bourgs n'étaient pas sécurisés et un char léger M5A1, le « Boulogne » du maréchal des logis Ropraz, a été détruit par un Panzerfaust *entre les deux localités.*

Ensuite, nous avons été relevés et mis au repos à Riquewihr durant quelques jours afin de remettre en état notre matériel. Il ne restait plus que cinq chars opérationnels à l'escadron. Un matin, nous avons reçu l'ordre de nous rendre à Kaysersberg afin d'y récupérer le Panther abandonné. Nous avons eu quelques difficultés à le remettre en route car l'obus qui l'avait atteint avait cisaillé le faisceau électrique. Etant électricien, j'ai pu réparer partiellement les câblages mais certaines fonctions, comme la rotation assistée de la tourelle, ne répondaient plus. J'ai également dû bricoler un système de visée rudimentaire car les optiques de tir avaient été retirées par l'équipage du Panzer. *Ce bricolage a toutefois permis d'obtenir une bonne précision jusqu'à plus de 1 000 mètres. Par la suite, nous avons pu récupérer des lunettes de visée qui ont été mises en place.*

Le Panther a logiquement été baptisé « Kaysersberg ». Nous avions aussi un Panzer IV *à canon long qui avait été dénommé « Kientzheim ». Les deux chars ont été peints aux couleurs françaises et intégrés à l'escadron. Le « Kaysersberg » a participé aux combats de la libération de Colmar en janvier et février 1945 dans le secteur d'Urschenheim et Durrenentzen. Je n'ai malheureusement pas eu l'occasion de me servir de sa pièce contre ses congénères. Par rapport au Sherman, je trouvais que le Panther manquait de souplesse et que le maniement de la tourelle était trop lent. Les obus de 75mm étaient beaucoup plus difficiles à manipuler pour le chargeur. Le pilote éprouvait aussi des difficultés pour conduire ce blindé qui nécessitait un bon apprentissage, ce dont nous n'avions bien entendu pas pu bénéficier.*

Le 4 avril 1945, lors du départ de l'escadron pour la campagne d'Allemagne, le « Kaysersberg » est tombé en panne de moteur près de Riedseltz dans le secteur de Wissembourg. Son Maybach venait de rendre définitivement l'âme. Dans l'impossibilité de réparer le Panzer, *nous l'avons abandonné sans regret pour réintégrer le Sherman d'un chef de peloton. C'était ainsi, les équipages expérimentés étaient toujours affectés aux chars de tête... »*

Rappelons qu'Antoine Misner, co-auteur du présent article, est aussi l'administrateur d'un site internet exclusivement dédié à l'Histoire des blindés de l'Armée française de la Grande Guerre jusqu'à nous jours : **http://www.chars-francais.net**

Dans la deuxième partie de son article, Philippe Naud nous retrace les combats menés par les troupes allemandes, notamment les éléments de la Division « Prinz Eugen », pour la capture de la ville de Split en septembre 1943.

Par Philippe Naud

DES ORDRES... DÉSARMANTS !

À Split, objectif du *SS-Gebirgs-Jäger-Regiment 1* de l'*Obersturmbannführer* Petersen, la situation se révèle très différente de celle rencontrée à Dubrovnik. La ville est le quartier-général du *XVIII Corpo d'Armata* du général Spigo avec deux divisions d'infanterie, la « Zara » et « Bergamo », et des éléments de corps d'armée importants, dont deux régiments de *bersaglieri*. La seule « Bergamo », dont le QG est à Split, compte 11 000 hommes auxquels s'ajoutent 9 000 autres soldats, provenant des services et troupes de corps d'armée. Le port abrite également une base de la *Regia Marina*. Mais, à l'instar du *VI Corpo d'Armata*, les unités ont des effectifs incomplets, manquent de matériel et sont très dispersées – 100 garnisons et postes au total ! Les îles, toutes proches, comptent également des troupes italiennes. Un autre avantage pour les Allemands se trouve être le déménagement du QG du *XVIII Corpo* vers Zara, entamé le 3 septembre, et qui est loin d'être achevé le 8. Le lendemain matin, le général Spigo ordonne aux troupes de rejoindre la côte, dans le cadre de la *Memoria 44*. Les événements vont alors prendre un tour exceptionnel. Tout d'abord, les Partisans, nombreux dans la chaîne cotière, sont beaucoup plus puissants qu'à Dubrovnik – la région forme la 4e zone d'opérations de l'*AVNOJ*. Ensuite, la Dalmatie centrale a été annexée par l'Italie en avril 1941 et ne compte donc pas de troupes croates, généralement germanophiles. Enfin, les officiers supérieurs italiens ne vont pas réussir à exercer, loin s'en faut, la même autorité, au final délétère, qu'à Dubrovnik.

Dès la soirée du 8 septembre, les Allemands commencent à désarmer les troupes italiennes. La « Prinz Eugen » s'occupe de la « Bergamo » à Split et la *114. Jäger-Division* prend en charge le secteur de la « Zara ». Les Partisans, informés de l'armistice, essaient de rallier les Italiens et surtout, d'obtenir leurs armes. Les ordres donnés le 9 par le QG de la *2ª Armata* n'arrangent pas la situation : les unités doivent appliquer la *Memoria 44* mais « sans recourir à des moyens extrêmes », ce dont les Allemands s'empressent de profiter ! Aussi, les positions de la division « Zara » sont rapidement réduites par la *114. Jäger-Division*. Le lendemain, malgré les informations transmises par le général Spigo, la *2ª Armata* se contente de répondre, avant de cesser tout contact, qu'il faut « traiter avec les Allemands » en essayant de maintenir l'ordre public dans les villes aux mains des troupes italiennes ! Le soir même, seuls quatre des dix bataillons d'infanterie de la « Zara » n'ont pas été désarmés par les Allemands ou ne sont pas passés au maquis. Le général commandant la *114. Jäger-Division* n'hésite pas à signer un accord de bon voisinage qu'il viole allégrement les jours suivants, occupant Zara, prenant le contrôle des positions italiennes et internant les dernières troupes de Spigo ; ce dernier réussit à s'échapper vers l'Italie quelques jours plus tard.

PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN

La plupart des soldats italiens n'ont pas cherché à combattre, convaincus que la guerre est finie pour eux même si leurs illusions se dissipent rapidement lorsque les Allemands les internent dans les camps du *Reich*. Seuls 200 hommes de la « Zara » rejoignent la résistance.

COUP DE MAIN MANQUÉ SUR SPLIT

Le *Kampfgruppe* de Petersen (*I./SS-GebJägRgt 1* renforcé par une batterie de montagne de 7,5cm) est aérotransporté par des Junkers Ju-52 depuis Mostar jusqu'à Sinj, à 20 kilomètres au Nord de Split. Sur place, il y désarme sans coup férir une partie du *25° Reggimento Fanteria* de la « Bergamo » et met la main sur une poignée de « tankettes » CV 33 qu'il incorpore à son détachement. Il subit alors les premières attaques des Partisans. Petersen aurait téléphoné au général Becuzzi, commandant la « Bergamo », pour lui annoncer son arrivée dans la nuit et lui ordonner de lui remettre les armes, munitions, magasins, etc ... de son corps d'armée. Un tel coup de bluff (Le *Waffen-SS* n'a que 900 hommes avec lui !) n'a rien d'impossible et explique que, le soir même, le *Kampfgruppe* pousse sur Split. Il progresse lentement, subissant quelques accrochages, ponctués, dans l'obscurité, par les insultes et les menaces des Partisans. La colonne doit finalement faire halte mais repousse sans difficultés quelques assauts.

A l'aube, les *Waffen-SS* prennent le contrôle de la ville de Klis, à mi-chemin de Split, avec l'appui, semble-t-il, de soldats italiens, peut-être des *camicia nere* (chemises noires) de la *89ª Legione Milizia* de la « Bergamo » ? Klis, dominée par une ancienne forteresse datant de l'époque ottomane, surplombe Split où les Allemands aperçoivent des colonnes de fumée que leur propagande attribue aux incendies résultant du chaos causé par une soit-disante « république bolchevique » alors qu'en réalité ces incendies résultent des bombes de leurs stukas ! L'assaut lancé sur la dernière ligne fortifiée avant la ville est repoussé et les *Waffen-SS* se retrouvent encerclés par les Partisans auxquels se sont jointes, de leur propre chef, des troupes italiennes du secteur, disposant d'artillerie et des « tankettes » du *II battaglione carri*, avec, peut-être des L6/40, un char léger biplace armé d'un canon de 20mm sous tourelle, à peine plus puissant que les Fiat-Ansaldo CV 33. Un véritable siège commence alors, qui va durer deux semaines mais les Partisans n'ont pas les moyens d'emporter la position, solide et ravitaillée par air.

LES ORDRES SONT-ILS LES ORDRES ?

Pendant ce temps, à Split même, la situation se complique. Dès le 9, le général Becuzzi aurait reçu l'ordre du QG de la *2ª Armata* d'appuyer les Partisans et de prendre contact avec eux pour combattre ensemble contre les Allemands, une consigne qu'il aurait répugné à appliquer. Un tel ordre contredit ceux de quasi-neutralité envoyées au QG du *XVIII Corpo*. Cependant, plusieurs unités combattantes de la « Bergamo » participent effectivement aux actions armées contre les Allemands avec les Partisans et il ne s'agit donc que d'entériner un état de fait. Cet ordre a de plus le mérite d'inciter les officiers italiens à garder ou reprendre le contrôle de leurs troupes.

Par conséquent, le 10 septembre, Becuzzi prend contact avec des chefs partisans dont les hommes sont déjà aux portes de Split. Un accord en vue d'une lutte commune contre les Allemands est trouvé entre le docteur Ribar, de l'Armée de Libération Nationale (*AVNOJ*), le général italien et le major Pavasovich, chef de la *MVAC* locale. Ce dernier se rallie aux Partisans pour des raisons à la fois opportunistes – l'armistice le prive de ses alliés italiens – mais aussi patriotiques. Les Italiens cherchent à tenir leur ultime ligne de défense dans la chaîne cotière, indispensable s'ils veulent évacuer leurs troupes depuis Split vers l'Italie. L'accord et l'arrivée des Partisans dans la ville suscitent l'enthousiasme de la population. Cependant, cette belle atmosphère est gâchée quand Becuzzi part en personne en hydravion au QG du *XVIII Corpo*, à Zara, afin d'obtenir l'aval de ses supérieurs. Le général italien ne parvient pas à gagner la ville avant l'arrivée de la *114. Jäger-Division*, revient à Split, et reçoit alors du QG un ordre identique à celui donné par Petersen le 9 ! Même si une telle sommation implique que ses supérieurs sont aux mains de l'ennemi, Becuzzi choisit de réunir en fin d'après-midi Ribar et son état-major pour leur annoncer que leurs accords du matin sont caduques ! Malgré les protestations des Partisans qui soutiennent que l'ordre de désarmement provient des Allemands, Becuzzi campe sur ses positions. Dans ces conditions, les forces de l'*AVNOJ* se préparent à désarmer les Italiens et commencent à mobiliser les jeunes, filles et garçons, de Split. Le lendemain, 11 septembre, les Partisans prennent le contrôle des entrepôts et casernes italiens alors que la ville subit une violente attaque conduite par dix-sept stukas. Parrallélement, au Nord-Ouest, un détachement de la *114. Jäger-Division* prend le contrôle du petit port de Sebenico, à environ 60 kilomètres de Split.

Pendant ce temps, dans la ville et ses environs, des soldats, appartenant dans leur grande majorité à des unités non-combattantes et aspirant à rentrer chez eux, remettent leurs armes aux maquisards. Ces derniers font parfois appel à de jeunes filles de l'*AVNOJ* pour convaincre les récalcitrants. Malgré les objurgations des trois autres généraux italiens présents à Split, Becuzzi persiste dans sa stricte observance des ordres tout en entérinant le désarmement de ses troupes. Les Partisans, excédés par ces atermoiements,

Ce cliché n'a pas été pris dans le secteur de Split mais quelques semaines avant à Mostar où ce détachement de cavalerie de la Waffen-SS fait son entrée.
(DR)

PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN

Des éléments motocyclistes se préparent à monter au combat. Comme l'indique les immatriculations de motos, ces hommes sont Waffen-SS. (DR)

auraient d'ailleurs menacé de s'en prendre aux civils italiens de Split si des unités se montraient trop rétives. Des officiers supportent mal la situation et ces humiliations successives au point, pour certains, de se suicider. La population italienne, qui sent le vent mauvais, cherche à se réfugier à l'état-major divisionnaire. En effet, les Partisans sont les maîtres de Split et l'autorité des officiers italiens devient très théorique dans certaines unités : au moins 1 500 hommes choisissent de rallier le maquis. Le 16, un capitaine anglais de la mission militaire en Dalmatie vient d'ailleurs constater la situation et s'entretenir, sans résultats tangibles, avec Becuzzi.

LA « PRINZ EUGEN » EST TENUE EN ECHEC

Dans la Yougoslavie en guerre, Split est alors un lieu unique, seule place italienne non encore occupée par les Allemands. Depuis le 10 septembre, le *Kampfgruppe* Petersen, qui devait entrer à Split avant le lever du jour, est assiégé à Klis. Les Partisans, grâce aux armes lourdes et aux volontaires italiens, qui combattent toujours dans leurs uniformes de la *Regio Esercito*, bloquent l'avance de la « Prinz Eugen ». Les soldats encerclés restent cependant confiants. Leur position est forte, malgré la supériorité numérique adverse. En effet, Partisans yougoslaves et troupes italiennes ont du mal à coordonner leurs actions, ce qui limite les effets des armes lourdes – blindés, mortiers et canons – dont disposent les assaillants. D'ailleurs, les *SS* transforment les maisons de Klis en fortins et profitent des magasins italiens pour assurer leur subsistance, quelques mules tuées par l'artillerie ennemie améliorant l'ordinaire ... La *Luftwaffe*, contactée par radio, appuie les défenseurs, les Junkers effectuant des ravitaillements par parachutage tandis que les stukas du *StG 151* pilonnent les assaillants. Les besoins de la position assiégée expliquent les modestes attaques sur Split de la *Luftwaffe* qui manque de moyens et ne peut être partout en même temps.

Un deuxième bataillon *SS*, le *II./SS-Gebirgs-Jäger-Regiment 1*, essaie de rejoindre Petersen depuis Sinj mais se retrouve encerclé à son tour, à Sveti Jakob, dans les montagnes, à une dizaine de kilomètres de son point de départ. Là aussi, très supérieurs en nombre, les Partisans sont également appuyés par des mortiers et canons de la « Bergamo ». Deux des quatre bataillons du *SS-Gebirgs-Jäger-Regiment 1* sont désormais encerclés, la chaîne côtière fourmille de Partisans et de soldats italiens qui ont repris Sinj. Pour le *SS-Brigadeführer* Oberkamp, il devient évident que les forces initialement prévues sont insuffisantes.

Le chef de la « Prinz Eugen » décide alors de prendre personnellement la tête d'un *Kampfgruppe* partant d'Imotski, au Nord-Est de Split pendant que le *92. Infanterie Regiment (mot.)*, une unité d'infanterie motorisée autonome, progresse le long de la côte, depuis le Sud-Est . Le 16, le groupement d'Oberkamp quitte Imotski avec seulement la *Division-Streif-Jäger Kompanie* (compagnie de patrouille alpine divisionnaire), la *Panzer-Kompanie* et ses *PzKpfwB2* et *PzKpfw 38H* ainsi que quelques batteries d'artillerie. Le lendemain, après une quinzaine de kilomètres, le *Kampfgruppe* se heurte à une série de barrages routiers fortement défendus par les Partisans. Les chars Renault et Hotchkiss ne suffisent pas pour emporter les positions malgré le manque de moyens des défenseurs. En effet, à cette époque, les mines artisanales, les grenades et les Cocktail Molotov constituent l'essentiel des armes antichars des Partisans même si l'on ne peut exclure la présence de quelques pièces de 47mm italiennes. Dans tous les cas, le détachement allemand perd sept tués et seize blessés. Oberkamp doit ordonner une piteuse retraite vers Imotski. La faiblesse de l'infanterie d'accompagnement rendait de toute façon la tentative vaine.

COMMENT QUITTER SPLIT ?

Dans l'après-midi du 10 septembre, sur ordre de l'amiral Bobbiese,

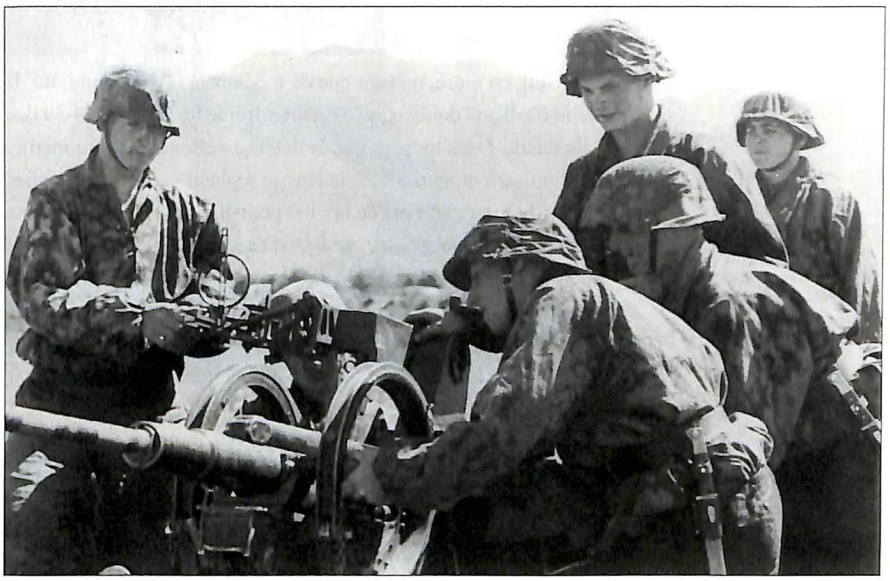
PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN

commandant le secteur, les navires et les hydravions présents quittent Split pour l'Italie, embarquant quelques civils. A la demande de Becuzzi, les drapeaux de la division sont également sauvés. Deux jours plus tard, le général cherche à évacuer les Italiens, civils et militaires, et lance des appels à l'aide en direction de la Péninsule. Bobbiese organise alors un convoi depuis l'Italie. Pendant ce temps, les Allemands arrosent la ville de tracts appelant les Italiens à cesser de soutenir les Partisans mais effectuent aussi un vrai bombardement, le 19 septembre, quand les Stukas pilonnent les casernes italiennes, tuant 200 soldats.

Les troupes n'ont plus qu'une idée en tête : rentrer au pays. La discipline se relâche. Le 18, les 700 hommes qui occupent le petit port de Trau remettent leurs armes aux Partisans et embarquent dans quatre bateaux de pêche. Trois gagnent l'Italie tandis que le dernier... échoue chez les Allemands ! l'équipage voulait-il toucher une prime ?

Les jours passent et Split tient toujours. Le 22, à la surprise générale, un trimoteur italien lance un message annonçant l'arrivée pour le lendemain d'un convoi. Cinq navires escortés par un destroyer et un torpilleur entrent dans le port le 23 septembre au soir. Curieusement, les troupes retrouvent alors une certaine discipline et l'embarquement se fait dans l'ordre et le calme. 3 000 à 4 000 soldats prennent place sur quatre bâtiments, le cinquième étant avarié. Becuzzi monte à bord du torpilleur « Aretusa », apparement sans l'aval du général Cigala Fulgosi, commandant de la place et chargé d'organiser le transport des troupes. Dans tous les cas, le chef de la « Bergamo » quitte les lieux, abandonnant nombre de ses hommes qui combattent encore ou attendent de partir. Il leur aurait laissé le message suivant, dont on ne sait trop s'il faut critiquer le cynisme ou la naïveté : « *je pars avec la certitude que tous me rejoindront à Bari, où je vais me préparer à reconstituer notre belle division. Attendez patiemment et dans la discipline votre embarquement, qui ne saurait tarder* ». Malheureusement pour les 8 000 hommes qui restent à quai, ce n'est pas le cas...



Ce " mini-reportage " nous présente les servants d'une pièce de DCA. Il s'agit d'un canon *Flak 38*. Ces armes seront principalement utilisées en soutien contre des cibles terrestres.
(DR)

OBERKAMP MET LE PAQUET

Faute de réussir à l'emporter avec les forces engagées, Oberkamp doit faire appel à d'autres unités de sa division. Le *II./SS-Gebirgs-Jäger-Regiment 2* du *SS-Sturmbannführer* Dietsche, tout auréolé de ses succès contre la « Messina » à Ploca, doit être aérotransporté à Sinj depuis Mostar, pour reprendre le contrôle de la localité. Le 22, les trimoteurs Junkers commencent à atterrir sur l'aérodrome, pourtant couvert par les armes lourdes des Partisans. Surpris par cet assaut audacieux, ces derniers n'ouvrent le feu que lorsque le troisième appareil se pose. Canons antichars et mortiers prennent alors les avions pour cible. Rapidement, la zone devient trop dangereuse pour les appreils qui doivent rester en mouvement pendant que les *Gebirgsjägers* débarquent. Finalement, les avions renoncent à se poser et retournent à Mostar avec le reste du bataillon. Au sol, les *Waffen-SS* réussissent à établir et à tenir un périmètre qu'ils défendent victorieusement tout au long de la nuit. Le lendemain, une attaque de Stukas précède un assaut d'infanterie qui permet aux Ju 52 de débarquer le reste du *II./SS-Gebirgs-Jäger-Regiment 2*. Sans perdre un instant, Dietsche mène ses hommes vers le Sud, à la rescousse du bataillon Bremaier, encerclé à Sveti Jakob. Les Partisans défendent chaque crête et chaque bâtisse mais ne parviennent pas à empêcher la jonction des deux unités SS qui peuvent maintenant porter secours à Petersen à Klis. Le même jour, Oberkamp repart d'Imotski vers Sinj et Split mais, cette fois, à la tête d'un *Kampfgruppe* plus conséquent regroupant la *Division-Streif-Jäger-Kompanie*, la *1./SS-PanzerJäger-Bataillon*, la *Panzer-Kompanie*, le *SS-Pioniere-Bataillon* - privé de sa *3. Kompanie* -, le *1./SS-Flak-Bataillon* et le *IV/SS-Artillerie-Regiment* équipé d'obusiers lourds de 15cm et de canons de 10cm. Il divise son détachement en deux sous-groupements, qui suivent deux vallées parallèles. La progression s'effectue sans difficultés majeures malgré de nombreux barrages routiers, vite pulvérisés par les sapeurs . Le long du littoral, le *92. Infanterie-Regiment (mot.)* avance également. Le 26 septembre, Dietsche et Bremaier ont dégagé Petersen à Klis après seize jours de siège. Oberkamp a nettoyé les routes menant vers Sinj. Sur la côte, le *92. Infanterie-Regiment (mot.)* a atteint la dernière ligne de résistance avant Split. Leurs arrières à peu près assurés, les Allemands sont prêts à lancer l'ultime assaut.

LA CHUTE DE SPLIT

Le 26 septembre, les troupes d'Oberkamp attaquent. Ils affrontent principalement la 9e division de Partisans dalmate et des Italiens dont ceux du bataillon « Garibaldi », commandé par le lieutenant-colonel Venerandi. Selon l'historiographe de la « Prinz Eugen », les Allemands affrontent un adversaire doté de « *80 canons mobiles, 10 batteries côtières et 40 à 50 chars* ». Ces chiffres paraissent pour le moins très éxagérés, en particulier pour les

PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

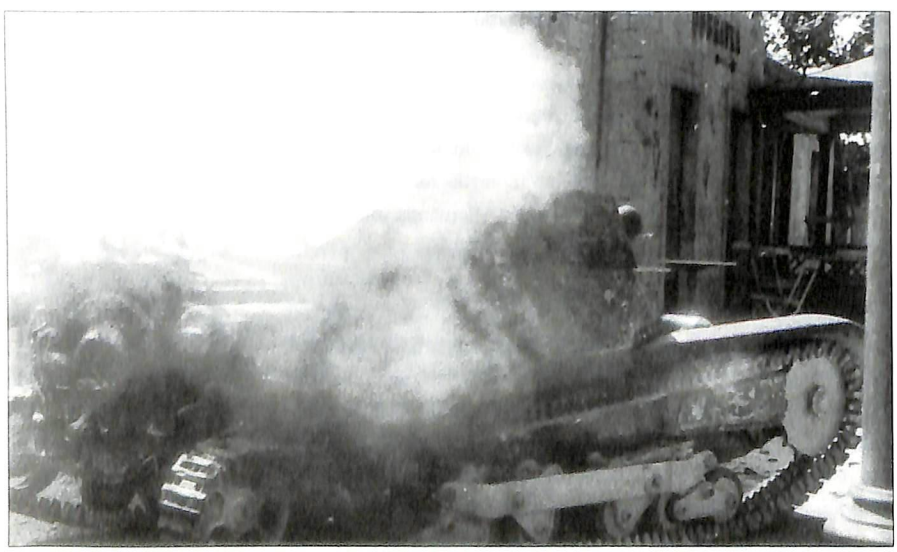
YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN

Ce Somua repeint aux couleurs allemandes apporte son soutien à des unités d'infanterie de la " Prinz Eugen ". Hormis ce type de missions, les blindés engagés en Yougoslavie seront aussi utilisés pour les escortes de convois routiers. (DR)

chars qui, en outre, ne sont que de médiocres CV 33 ou L6/40. Il paraît d'ailleurs douteux qu'ils aient affronté les B1bis et H-39 des Allemands. Dans tous les cas, la défense s'effondre le jour même. Les Partisans et leurs alliés italiens se replient vers les montagnes au Nord-Ouest et à l'Est de la ville poursuivis par deux bataillons du *SS-Gebirgs-Jäger-Regiment 1*. Dans le même temps, à huit kilomètres au Nord de Sinj, la *Division-Streif-Jäger-Kompanie* engage et détruit un détachement de maquisards. Le bilan officiel fait état de sept blessés allemands contre 187 tués et 31 prisonniers ennemis. De tels chiffres laissent à penser que les *Waffen-SS* n'ont pas réellement fait de quartier !

Le lendemain, à l'aube, les avants-gardes motorisées du *II./SS-Gebirgs-Jäger-Regiment 2* font leur entrée dans Split, capturant sans coup férir les quelques 8 000 soldats pour lesquels aucun navire n'est revenu. Les 450 officiers présents – dont trois généraux – sont séparés de leurs hommes puis emmenés à Sinj. Un tribunal militaire allemand présidé par Oberkamp les interroge sur leurs « responsabilités » dans la cession des armes aux Partisans et leur demande s'ils veulent combattre sous les ordres de Mussolini, libéré par un commando parachutiste allemand. La La plupart refusent. Quarante-cinq officiers, dont les trois généraux, sont fusillés le 1er octobre pour avoir cédés leurs armes aux Partisans et/ou avoir fait cause commune avec eux. Les autres sont envoyés – ainsi que la troupe – dans des camps de prisonniers en Allemagne. Leur sort, en tant que « traîtres », ne sera guère plus enviable que celui des prisonniers russes.

Cette chenilette italienne vient d'être détruite par les *Grenadiere* de la division *SS* " Prinz Eugen ". L'engin semble avoir été victime d'une simple grenade. (DR)



BILAN

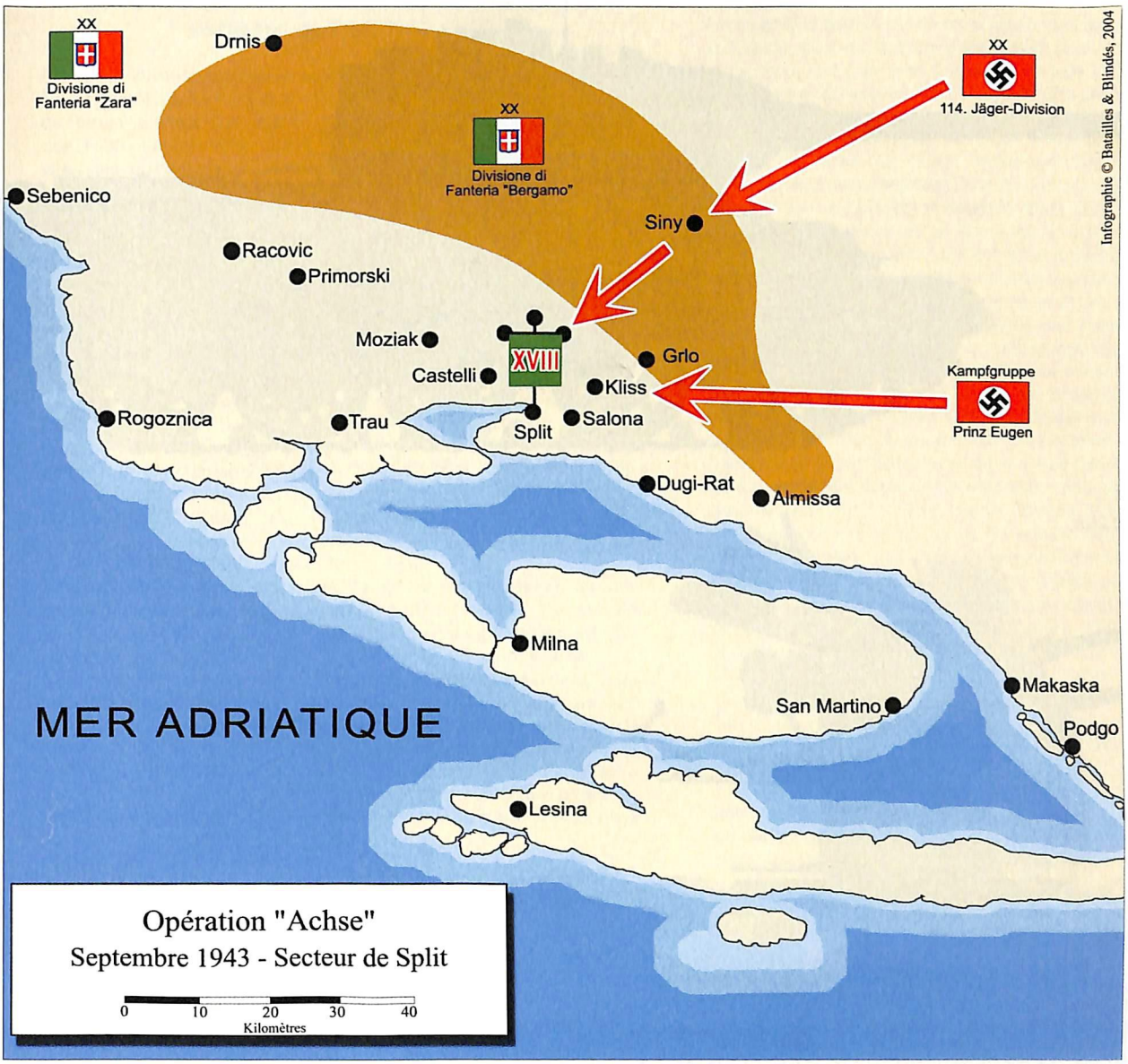
Que dire de ces combats oubliés, pas très favorables aux Alliés. Les Allemands prennent le contrôle de la côte dalmate et désarment la majorité des quelques 300 000 Italiens présents sur le sol yougoslave. Le commandement allemand affiche une certaine satisfaction. Le *SS-Sturmbannführer* Petersen reçoit d'ailleurs la *Ritterkreuz* pour sa belle résistance à Klis. Le 22 octobre, la division reçoit le n° 7 et devient donc la *7. SS-Freiwillingen -Gebirgs-Division* « Prinz Eugen ». Ces durs combats semblent avoir consacré cette unité, très mal vue des autres *Waffen-SS* lors de sa création.

Du côté italien, le jeu un peu trouble de Badoglio, qui répugne à donner des ordres clairs contre les Allemands, et l'absence de pugnacité des états-majors régionaux causent la perte des *VI* et *XVIII Corpo d'Armata*. En outre, les Anglo-Saxons refusent d'apporter un soutien massif à ceux qui étaient, la veille encore, leurs ennemis. Force est de constater que les Allemands montrent beaucoup moins de scrupules avec leurs alliés d'hier ! Le service historique de l'armée italienne est, bien sur, très compréhensif sur les faillites du commandement. Il préfère imputer la défaite rapide des troupes transalpines à la brutalité germanique – réelle – ainsi qu'à la supériorité qualitative et quantitative des assaillants. Ainsi, la « Prinz Eugen » est systématiquement appelée « *divisione corazzata de montagna* » soit « division blindée de montagne »... En outre, ses seuls chars sont les Renault B1bis et Hotchkiss H-39 français qui ont joué un rôle tardif mais certain dans la chute de Split. Mais, même s'ils sont plus redoutables que les petits Fiat-Ansaldo, ils ne sont tout de même pas de toute première qualité en 1943. D'ailleurs, la *Panzer-Kompanie* intègre un temps des blindés italiens pour combler ses pertes en PzKpfw B2. Quant à ses H-39, la « Prinz Eugen » les conservera jusqu'au printemps 1945 ! En outre, le division n'aligne pas les 25 000 hommes que les Italiens lui prêtent. Nous avons enfin vu qu'elle est dispersée entre Split et Dubrovnik, sans compter les unités engagées ailleurs contre les Partisans et donc non disponibles.

Ajoutons que beaucoup de soldats italiens n'ont qu'une idée :

PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN



rentrer chez eux et que leur supériorité numérique ne leur sert guère face à un adversaire audacieux, brutal et décidé. Mais, à chaque fois que les *fanti*, *artiglieri*, *bersaglieri* et autres *alpini* décident de se battre, de leur propre chef ou sous les ordres de quelques officiers motivés, la progression allemande n'a rien d'une « promenande de santé ».

La fin de la présence militaire italienne donne en outre un coup de fouet à l'*AVNOJ*. Les Partisans voient ainsi disparaitre un ennemi mais aussi le meilleur soutien des Tchekniks, Gardes Blancs slovènes et autres *MVAC*. Un important matériel tombe entre les mains des hommes de Tito et en particulier plusieurs canons antichars, obligeant les Allemands à plus de prudence dans l'emploi de leurs *Panzer*. Un certain nombre de volontaires gagne également les rangs des Partisans, formant des unités autonomes ou jouant le rôle de « conseillers techniques » dans l'emploi des canons par exemple. Dans tous les cas, il est certain que la présence des armes lourdes italiennes a permis de tenir en échec pendant deux semaines les éléments de la « Prinz Eugen » engagés contre Split.

D'ailleurs, malgré le butin considérable amassé, la division de *Waffen-SS* a particulièrement souffert dans ces combats. En effet, elle laisse 242 tués devant Split. Les pertes lors des combats de Dubrovnik sont inconnues mais doivent être assez conséquentes, si l'on suit le récit des combats devant les fortifications de Jasen où une batterie est tout simplement anéantie ! Enfin, la « Prinz Eugen » est immédiatement engagée après la chute de Split, dans un effort vain pour nettoyer la région. Chaque village de la côte doit être pris d'assaut... pour être immédiatement réoccupé par les Partisans après le départ des *SS* ! La division entreprend, tout au long de l'automne, de longues et pénibles opérations dans les îles et sur la côte.

Nul doute que les combats de Split, en septembre 1943, furent les plus difficiles que la « Prinz Eugen » ait connu à ce jour. Ce n'est pas la moindre des réussites des *Badogliotruppen* !

PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

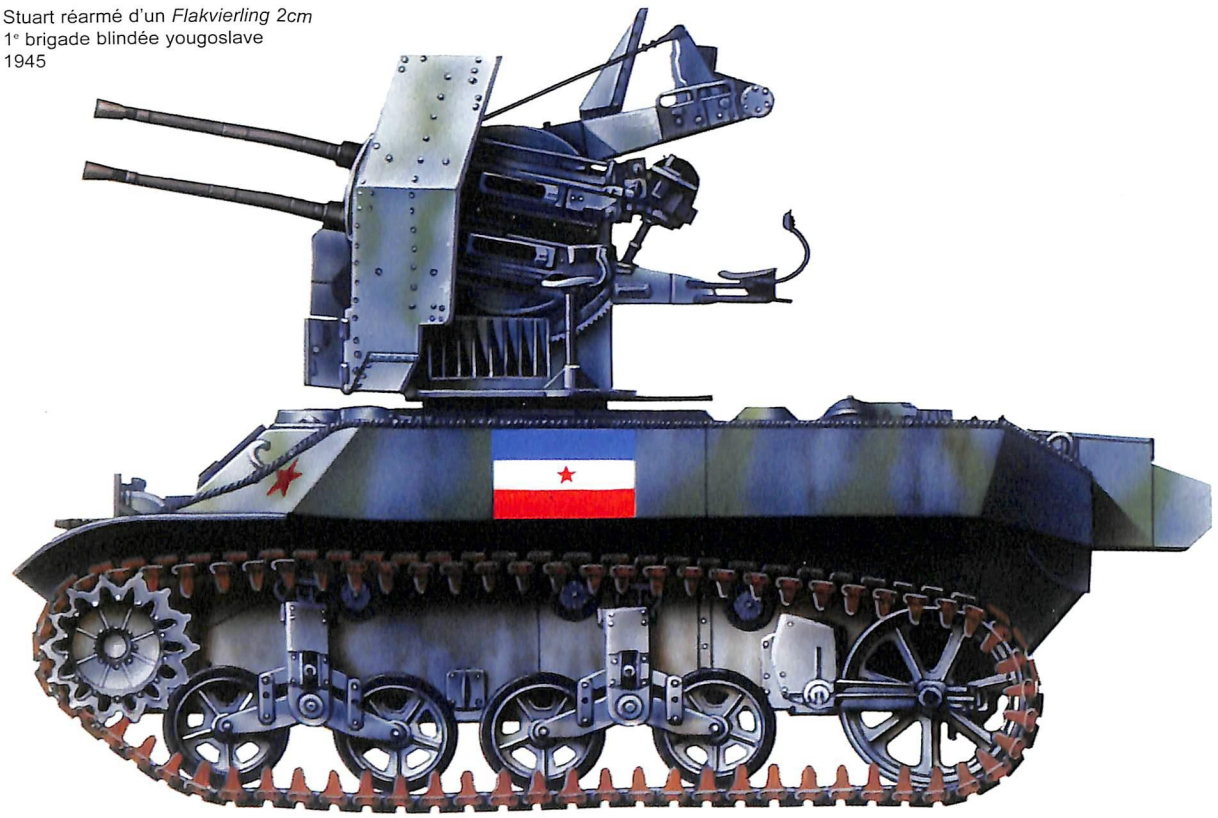
YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN

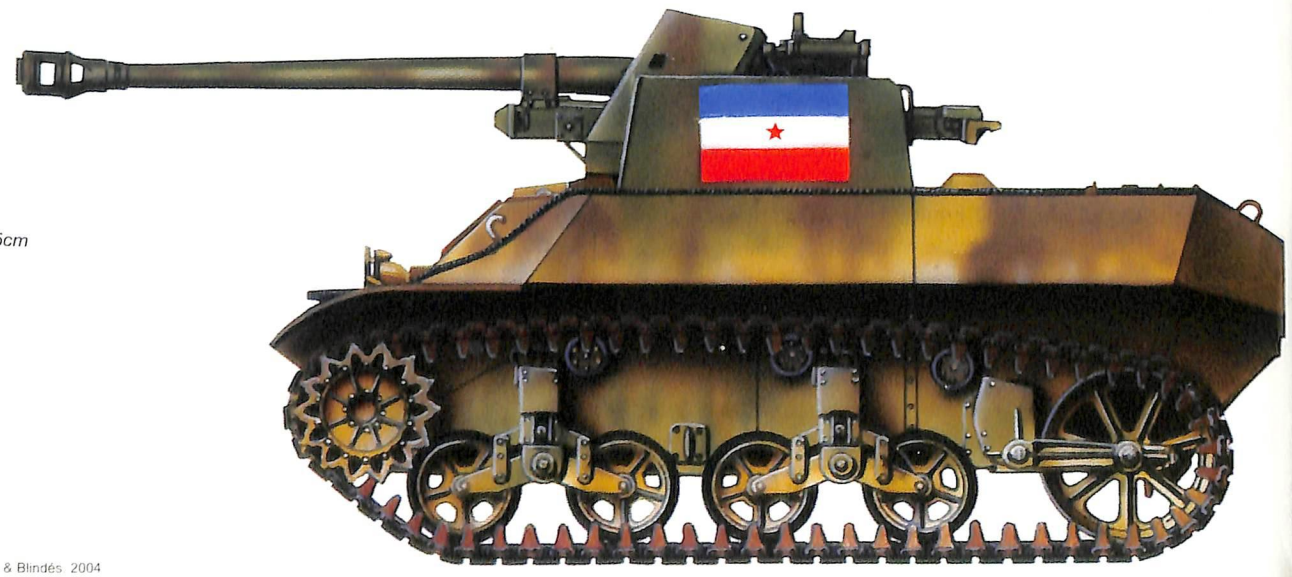
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

Attention ! les profils ne sont pas à la même échelle !

T-34/85
2e brigade blindée yougoslave
1945

Stuart réarmé d'un *Flakvierling 2cm*
1e brigade blindée yougoslave
1945





Stuart réarmé d'un *PaK 40 7,5cm*
1e brigade blindée yougoslave
1945

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN

Des chars dans les montagnes : les blindés des partisans de Tito, 1941-1945

En 1941, l'Armée yougoslave aligne une poignée de chars obsolètes. Seuls deux bataillons de chars (*Bataljon bornih kola*) existent, équipés de Renault à savoir des vieux FT-17, des NC-27 un peu plus récents et des R-35. La cavalerie devait disposer de six escadrons de T-32 tchèques, un petit canon automoteur armé d'un 37mm, mais seulement huit exemplaires ont été reçus avant que les Allemands ne s'emparent des chaînes de production en mars 1939. Tous ces engins subissent de lourdes pertes lors de l'invasion par l'Axe et beaucoup finissent à la casse.

Les troupes d'occupation ne possèdent tout d'abord que peu de blindés. Les Italiens mettent surtout en œuvre des CV-33/L3 et, au Monténégro, quelques Fiat 3000, une version améliorée du FT-17, mais datant tout de même des années vingt ! Quant aux Allemands, ils ne déploient que six *Panzer-Zügen* autonomes équipés de cinq FT-17 chacun, et quelques autres avec des R-35. En réponse à l'insurrection de l'été 1941 en Serbie et au Monténégro, ils envoient en septembre le *I. Abteilung* du *Panzer-Regiment 202* équipé de Somua S-35 et de Hotchkiss H-39. Ce détachement reste sur place jusqu'en 1945 tout comme la *Panzer-Kompanie Z.b.V. 12* créée pour encadrer les pelotons autonomes de R-35. Enfin, nous avons vu que la division *SS* « Prinz Eugen », mise sur pied en 1942, reçoit sa propre unité de chars.
Face aux maquisards yougoslaves, les ex-blindés français se révèlent redoutables, leur épais blindage les mettant à l'abri de la plupart de leurs armes antichars. Même si le terrain accidenté ne leur est pas favorable, ils constituent un atout considérable pour les forces de l'Axe. Mines, bombes improvisées et cocktails Molotov constituent leurs principaux ennemis. Les « tankettes » italiennes se révèlent vulnérables face à ce genre d'attaques en raison de leur absence de tourelle. Les armes lourdes sont plus rares mais pas inexistantes : le 26 août 1942, un bataillon de la *718. Infanterie-Division* affronte en Bosnie des Partisans équipés de pièces d'artillerie et perd un char – probablement un R-35 – tandis que deux avions croates venus à la rescousse sont descendus par des canons antiaériens !

De plus, à l'automne 1941, les Partisans disposent eux aussi de blindés ! D'ailleurs, lorsqu'il décide d'instaurer ses « brigades de choc », fer de lance de son armée de maquisards, Tito envisage déjà d'y inclure des unités motorisées ! Dès septembre 1941, un Hotchkiss du *Panzer-Regiment 202* tombe entre les mains des Partisans. Il semble cependant que quelques engins de l'Armée yougoslave aient aussi échappé à la capture en avril car, en novembre, les Allemands revendiquent la destruction d'un char près d'Uzice et, en janvier 1942, l'*Infanterie-Regiment 699* rapporte en avoir capturé un autre lors d'une opération contre des Tchekniks, à l'Est de Sarajevo. Tout au long de 1942, d'autres blindés sont pris aux troupes d'occupation. Leur nombre reste limité, en raison de la supériorité matérielle très nette des forces de l'Axe à cette époque. À l'automne 1943, la capitulation italienne change la donne, offrant des quantités considérables de matériel aux maquisards. Des bataillons de tanks, terme un peu exagéré eu égard à leurs effectifs, voient le jour, souvent avec le soutien technique de soldats italiens ayant choisi de continuer la lutte aux côtés des Alliés. Le *Tenkovski Bataljon* du 4e corps slovène dispose ainsi de quatre L3/35, de six L6/40, d'un char moyen M13/40 et d'une auto blindée AB-41. Les trois *tenk ceta* (compagnies de tanks) du *Tenkovski Bataljon* de Croatie comptent douze L3/35 et L6/40, un Hotchkiss H-39 et un Somua S-35. A côté de ces deux bataillons relativement puissants existent d'autres unités plus modestes. Des batteries antichars équipées de pièces de 47mm, mais aussi de quelques PaK 40 allemands, appuient ces formations. Les Partisans peuvent par conséquent s'en prendre à des cibles plus redoutables. Ainsi, le 23 novembre 1943, le *I./SS-Panzer-Grenadier-Regiment 24*, de la division « Nordland », encerlé dans le village de Glina, en Croatie, repousse un assaut en détruisant deux des trois chars engagés par les hommes de Tito.

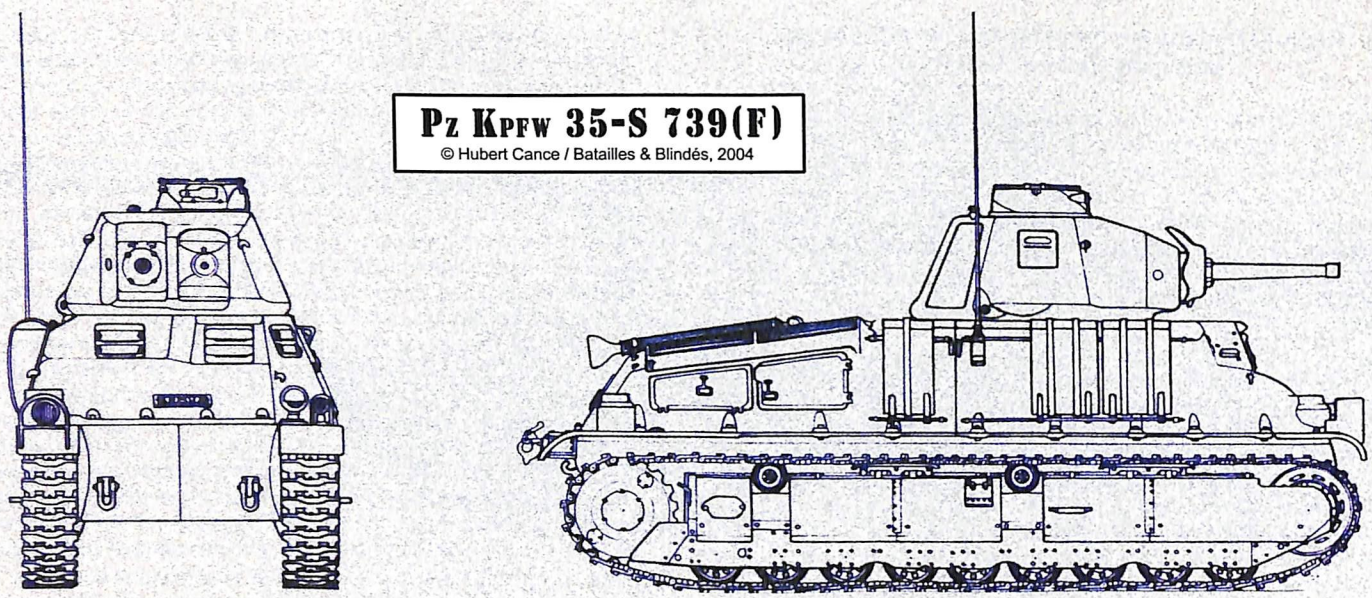
L'étape suivante voit rien de moins que la formation d'une brigade blindée grâce à l'aide alliée, facilitée par l'occupation du Sud de l'Italie par les Anglo-américains. Des Partisans partent ainsi pour Bari, puis l'Egypte, afin de créer, sous la direction d'instructeurs anglais, la *1 Tenkovski Brigada* (1e brigade de tanks). Ses trois bataillons de chars perçoivent 56 Stuart M3A1 et M3A3, des matériels maniables mais manquant de punch. Quant au quatrième bataillon, il reçoit 24 autos blindées AEC *Mk. II*, armées de l'excellent canon de *6-Pounder*. En outre, une compagnie antichars armée de la version tractée de cette pièce intègre la brigade avec une batterie antiaérienne et un bataillon du génie. Ces armements font que cette troupe de plus de 2 000 hommes est très supérieure en puissance aux moyens blindés déployés par l'Axe à cette époque en Yougoslavie. La brigade débarque en octobre 1944 en Dalmatie. Elle compte alors 80 Stuart et autos blindées et un certain nombre de Scout Car M3A1, servant peut-être de tracteurs ou de véhicules de commandement. Scindée en deux groupes, Sud et Nord, avec chacun un bataillon et demi de chars et une compagnie d'autos blindées, la brigade opère en appui des 2e et 8e corps et surtout de la 26e division dalmate, une autre formation équipée par les Alliés. Vêtus de battle-dress anglais, ses combattants disposent d'armes légères de même origine, mais aussi de pièces antichars de *6-Pounder* et de canons de *25-Pounder*. Elle fait partie des forces engagées dans la bataille de Knin en novembre, où, avec le reste du 8e corps et l'appui du groupe Nord de la 1e brigade de tanks, elle encercle des unités croates et la *264. Infanterie-Division*. Selon les Yougoslaves, les défenseurs engagent aussi vingt « chars » face aux Stuart et aux AEC. La coopération entre les engins du groupe Nord et l'infanterie du 8e corps se révèle médiocre et quatre Stuart ainsi qu'une auto blindée sont perdus. Knin tombe cependant et les unités encerclées sont presque anéanties. Le groupe Sud combat à la même époque autour de Mostar afin d'essayer de couper les lignes de retraite des troupes allemandes venant de Grèce. Les positions germano-croates tiennent toutefois jusqu'en février 1945. Les pertes en blindés sont encore sensibles même s'il semble que la brigade incorpore d'autres engins capturés ou provenant d'unités autonomes. En mars, ses deux composantes réunies, elle compte 75 chars et 23 véhicules blindés. L'arrivée d'autres Stuart permet sa restructuration avec quatre bataillons de chars incluant chacun une compagnie de blindés à roues. En outre, sept Stuart deviennent des canons automoteurs ad-hoc pour pallier le manque de puissance des chars légers américains. Ils perdent leur tourelle au profit d'un *PaK 40*, d'un affut quadruple antiaérien *Flakvierling* de 2cm ou bien d'un mortier russe de 82mm. Quelques autres se transforment en simples tracteurs, peut-être comme engins de dépannage. Les Partisans « bricolent » aussi d'autres blindés : un S-35 capturé reçoit ainsi un canon de *6-Pounder* pris sur une AEC ! La brigade appuie la 4e armée lors des combats du printemps, jusqu'à Trieste. Elle perd au total 288 tués et blessés entre octobre 1944 et mai 1945. 33 chars et 5 autos blindées sont détruites.

Fin août 1944, 600 hommes de la 1e brigade partent pour l'URSS afin de mettre sur pied une 2e brigade. Communiste stalinien à cette date, Tito montre ainsi sa fidélité à la patrie du socialisme au moment où l'Armée Rouge arrive en Europe de l'Est. Le contingent venu d'Italie incorpore des prisonniers de guerre slovènes ayant servi dans la *Wehrmacht* et rejoint un camp au Sud de Moscou. La brigade achève sa formation en mars 1945 et part rejoindre le front yougoslave. Ses 1 150 hommes forment trois bataillons à deux compagnies de 10 T-34/85. En ajoutant les chars de commandement, on obtient 65 engins plus trois autos blindées BA-64. A la différence de la 1e brigade, il n'y a que des unités de service en dehors des chars. La 2e brigade monte en ligne début avril, en Bosnie-Herzégovine et affronte des unités croates et allemandes. Malgré le manque de moyens antichars dont souffrent ces dernières, elles réussissent à détruire 7 chars et à en endommager autant ! La 2e brigade participe ensuite début mai à la prise de Zagreb puis finit la guerre dans des opérations de nettoyage aux côtés de la 1e brigade. En à peine un mois de combats, elle perd pas moins de 14 T-34/85 ! Neuf autres chars sont neutralisés et nécessitent des réparations de longue durée. Il semble par conséquent que l'entraînement de cette formation n'ait pas été aussi poussé que celui de la 1e brigade. En effet, en mai, à Trieste, les Partisans utilisent les T-34/85 de la 2e brigade pour essayer d'intimider les troupes néo-zélandaises et les obliger à leur laisser la ville. Les « Kiwis » notent cependant que les tankistes éprouvent les plus grandes difficultés à manœuvrer leurs puissants engins !

Tito, grand vainqueur de la guerre en Yougoslavie, utilise néanmoins ces deux brigades comme noyau de ses nouvelles forces blindées, en incluant probablement toutes les unités autonomes. Le 20 mai 1945, il constitue, encore une fois en exagérant quelque peu, une « 1e armée de chars », avec deux divisions et une brigade du génie, regroupant ainsi 350 blindés et canons automoteurs les plus divers, allant du S-35 au T-34/85 !

PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

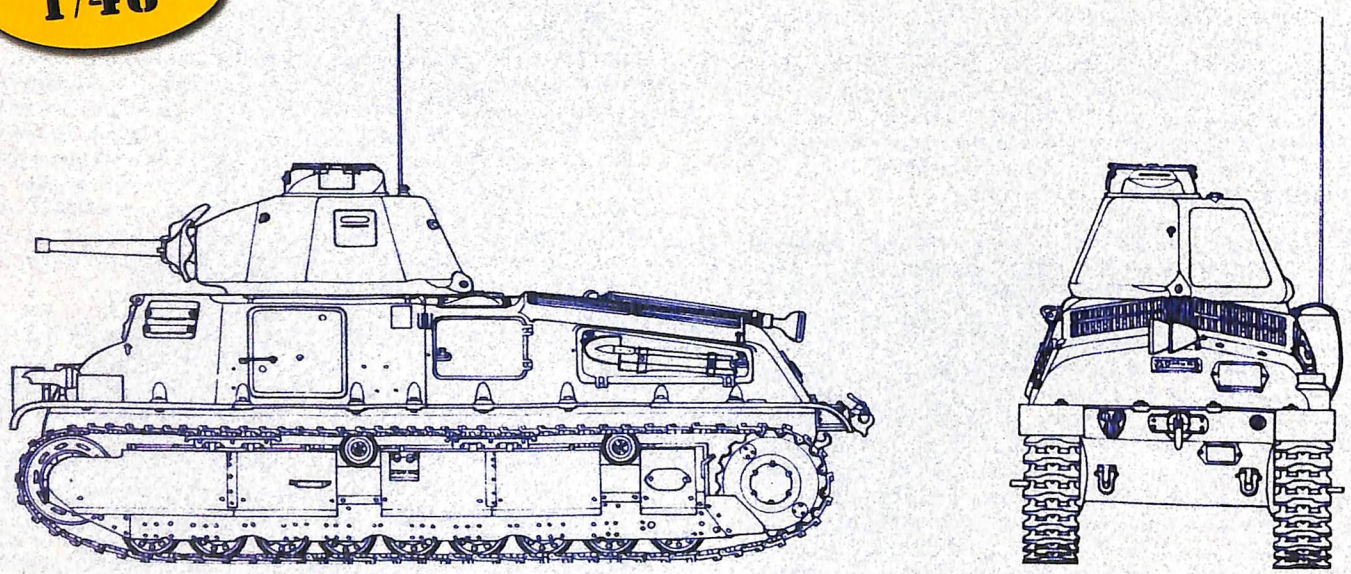
YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN



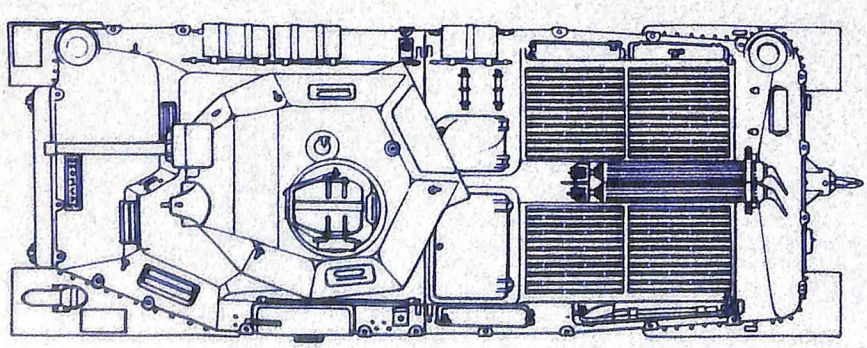
Pz Kpfw 35-S 739(F)

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004

1/48



Pour obtenir du 1/87, il convient de photocopier ce plan à 55%
Pour obtenir du 1/76, il convient de photocopier ce plan à 64%
Pour obtenir du 1/72, il convient de photocopier ce plan à 67%
Pour obtenir du 1/35, il convient de photocopier ce plan à 137%



PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN

Les blindés de l'Axe dans la lutte contre les maquisards en Serbie, Croatie et Monténégro 1941-1943

Avril 1941, pas moins de six *Panzer-Division* – 2., 5., 8., 9., 11. et 14. – participent à l'invasion de la Yougoslavie, conquise en onze jours. Leur tâche achevée, ces divisions repartent vers les frontières de l'URSS. Ses nouveaux maîtres dépècent alors la Yougoslavie. À partir de ce moment, les *Panzer-Division* restent absentes du théâtre d'opération yougoslave mais pas les chars. Les troupes d'occupation, souvent mal équipées, sont peu nombreuses pour un pays aussi vaste. En outre, si les blindés ne sont pas des matériels capitaux sur un tel terrain, ils se montrent utiles à plusieurs occasions. Souvent obsolètes, ils fournissent tout de même un bon moyen d'escorte aux convois routiers qui ravitaillent les garnisons isolées. Le *Regio Esercito* fournit le gros des effectifs avec 24 divisions et déploie près de 250 blindés. Malheureusement pour leurs équipages, il s'agit avant tout de L3, qu'ils surnomment eux-mêmes « *caccia di morto*» ou les « boîtes de la mort »... Elles servent dans deux *battaglione carri* et dans les *Gruppi Squadroni* « San Marco » et « San Giusto ». Cette dernière unité, qui fait partie de la *1ª Divisione Celere* – division rapide – « Eugenio di Savoia » se trouve dans la région de Split. Le « San Marco », lui, appartient à la *2ª Divisione Celere*. Il restera en Croatie quand sa division quittera le pays en 1942. Les deux bataillons et plusieurs compagnies autonomes sont, eux, éparpillés dans les zones contrôlées par les Italiens. Mais ces petits blindés sont d'une efficacité médiocre. Quant à la *Wehrmacht*, elle n'utilise que des chars de prise d'origine française dont des Renault FT-17. Obsolètes, ils proviennent de l'ex-Armée yougoslave et servent surtout dans des missions quasi-statiques de protection de sites stratégiques voire sur des trains blindés. Quelques autres pelotons utilisent des Renault R-35 - *Pzkpfw 35R-731 (f)*. Les autres occupants, Bulgares et Hongrois, ne disposent pas de blindés à cette époque. Quant à l'armée du nouvel état croate, elle ne déploie d'abord que quelques autos blindées dans trois soit-disant « bataillons ». Beaucoup de ces matériels résultent de bricolages ; en effet, aux côtés des chars livrés par la France pendant l'entre-deux-guerres (au moins 66 FT-17 et 25 R-35), l'Armée yougoslave ne possédait qu'une poignée d'AMC White remontant à la Grande Guerre

La situation bascule à l'été 1941. La brutale épuration ethnique croate et le sentiment nationaliste entraînent des rébellions au Monténégro et en Serbie. La guérilla endémique des premiers mois d'occupation cède le pas à la guerre de partisans. Les occupants renforcent par conséquent leurs troupes. Mais aucun des membres de l'Axe ne peut consacrer à ce front beaucoup de moyens modernes et ils se contentent en général de véhicules désuets. Les Allemands envoient le *I. Abteilung* du *Panzer-Regiment 202*, équipé d'une soixantaine de Somua S-35 et de Hotchkiss H-39, articulé en trois compagnies de combat. Chacune a trois pelotons avec quatre H-39 et un S-35 pour le chef de peloton plus deux S-35 à l'échelon de la compagnie. Ajoutons la *Panzer-Kompanie Z.b.V. 12*, créée pour encadrer les sections autonomes de R-35 avec 25 *Pzkpfw 35R-731 (f)* en cinq pelotons dont un de commandement. De leur côté, les Italiens dotent leurs unités de quelques engins plus récents même si les L3 demeurent majoritaires jusqu'en 1943. Le Gruppo « San Giusto » reçoit des chars légers L6/40 en complément des « tankettes» . Mais, nécessité faisant loi, des matériels remontant aux années 1920, voire à la Grande Guerre, sont également déployés au Monténégro. En effet, des automitrailleuses Lancia 1ZM y servent jusqu'en 1943, à côté des modernes et trop rares AB-41, et de chars légers L5 – version améliorée du FT-17. Les combattants du *Duce* utilisent également à partir de 1942 des véhicules « *protetto* », en fait des camions cuirassés, pour escorter les convois. Il s'agit d'abord de conversions *ad-hoc*. Puis, deux modèles conçus à cet effet sortent des usines italiennes, le petit *Autoprotetto 37*, sur le châssis du tracteur léger TL 37, et le puissant Fiat 665 NM Scudato. Encore restent-ils rares, un total de 150 et 110 étant respectivement construits entre 1942 et 1943. Seules les unités basées en Slovénie reçoivent des matériels un peu plus modernes, probablement en raison de la proximité de la frontière italienne, avec quelques M13/40 et une section de deux automoteurs *SMV da 75/18*, les blindés italiens les plus redoutables en Yougoslavie. Quant aux Allemands, ils déploient de nouveaux détachements blindés à partir de l'été 1942, hormis celui de la division « Prinz Eugen » présenté dans l'article. Sinon, il s'agit de forces de l'*Ordnungspolizei* organisées et équipées militairement. C'est le cas, en juillet 1942, du *Polizei-Gebirgsjäger-Regiment 18* et de son *Panzer-Abteilung*, engagés dans le Nord du pays. Ce régiment reçoit l'appui de quatre pelotons, deux avec six autos blindées Steyr et deux avec dix Renault R-35. Il gagne cependant la Finlande en décembre. En 1943, face à la menace croissante tant des Partisans que des Alliés qui débarquent en Sicile puis dans le Sud de l'Italie, d'autres troupes de police arrivent. En juin, c'est la *6. Polizei-Panzer-Kompanie* qui arrive en Croatie avec six autos blindées Steyr et cinq Hotchkiss H-35 ou H-39, puis, en décembre, la *11. Polizei-Panzer-Kompanie* avec six Panhard 178 et cinq Hotchkiss. Et surtout, en juillet, la *13. verstärkte Polizei-Panzer-Kompanie*, basée près de Marseille, part à son tour pour la Croatie. Cette compagnie, la plus puissante de la police, compte pas moins de cinq pelotons : deux dotés de trois autos blindées Steyr, un de six *Pzkpfw. II VK 1601* – un *PzKpfw II* au blindage de 80 mm, rejeté par l'armée – un de quatre *PzKpfw IV Ausf. F1* et un de deux *Sdkfz 251/16*, des semi-chenillés armés de lance-flammes.

Toutefois, l'armistice de septembre 1943 bouleverse le dispositif de l'Axe, les Partisans en profitant pour récupérer un équipement considérable tout comme les Allemands. Trois compagnies de police vont ainsi être ré-équipées de matériel italien en 1944, les *14.*, *15.* et *16. Polizei-Panzer-Kompanie*. Par ailleurs, plusieurs unités récupèrent des véhicules du *Regio Esercito* et forment des détachements de circonstance à l'instar de la *373. (kroat.) Infanterie-Division*, dotée de dix L6/40 dans son *Panzer-Jäger-Abteilung* mais aussi de deux *Autoprotetto 37*. Quant au *Panzer-Abteilung 202*, il remplace en janvier 1944 ses derniers chars français par 67 M15-42 italiens, une version améliorée, mais toujours obsolète, du M13-40. Néanmoins, à côté de ces matériels récupérés, les Allemands ne peuvent envoyer beaucoup d'engins modernes malgré la dégradation de la situation. Ainsi, le *III. (germanisches) SS-Panzer-Korps – 11. SS-Panzer-Grenadier-Freiwillingen-Division « Nordland »* et *4. SS-Panzer-Grenadier-Brigade « Nederland »* – transféré en Croatie en août 1943, doit achever sa mise sur pied… et surveiller les Italiens. Mais, malgré leur titre de « *Panzer-Korps* », les *Waffen-SS* n'ont ni armes lourdes, ni chars ! Les premiers engins utilisés sont quelques L3 récupérés en septembre avant que le *SS-Panzer-Abteilung 11* ne perçoive quelques *StuG III*. Le corps quitte d'ailleurs la Croatie en décembre pour le secteur de Leningrad.

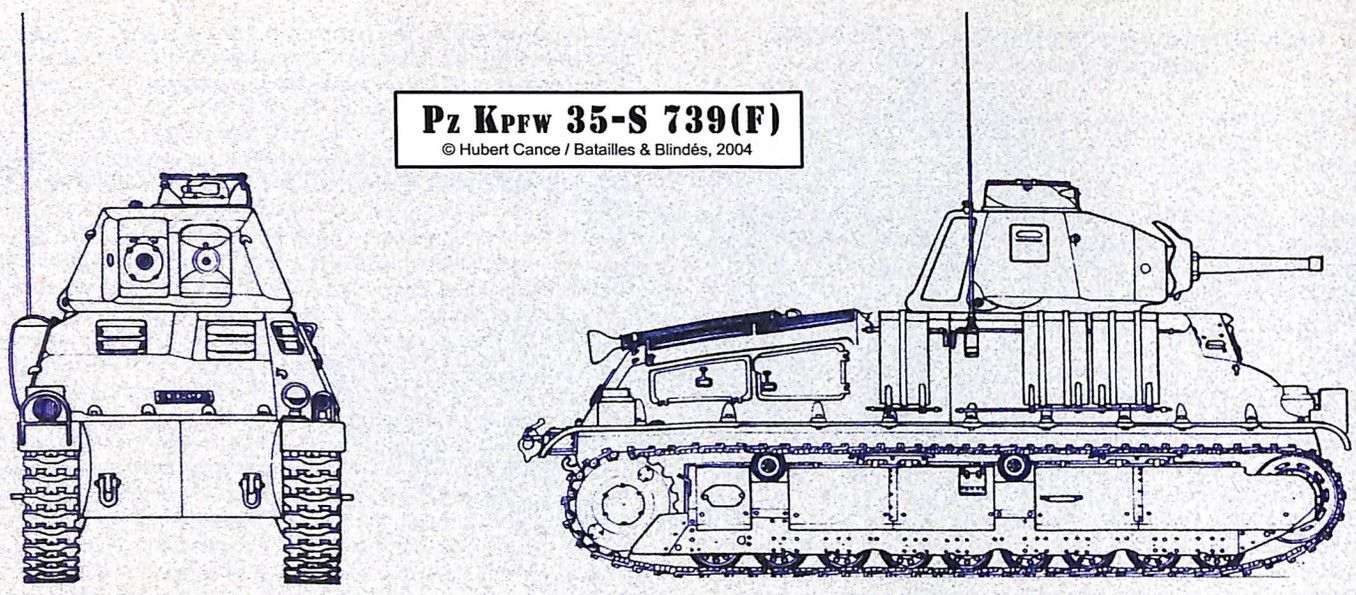
Dans tous les cas, la perte de l'allié italien n'est pas compensée par la montée en puissance des forces croates. Leur moral fragile, source de nombreuses désertions et redditions, fait que les Allemands les surnomment « le dépôt d'armes des Partisans ». Jusqu'en 1944, leurs blindés se limitent par conséquent à quelques L3 livrées par la Hongrie ou récupérées sur les Italiens après le 8 septembre 1943. Les huit brigades d'infanterie légère et de montagne mises sur pied à partir de 1943 comptent chacune, théoriquement, un groupe mixte de cinq chars, deux légers et trois moyens. Les seuls engins entrant dans cette dernière catégorie semblent avoir été les quelques *Pzkpfw 732 (j)* livrés par les Allemands, en fait les survivants des huit T-32 de l'Armée yougoslave. Par ailleurs, des L3 équipent le bataillon de chars de la milice fasciste des Oustachis. Enfin, il paraît vraisemblable que les Croates aient récupéré des automitrailleuses AB-41. Leurs moyens restent cependant très marginaux, les Allemands semblant accorder plus de crédit au « Corps de défense russe » formé en Serbie durant l'automne 1941 par des Russes « Blancs » installés en Yougoslavie après 1917. En effet, en 1942, l'état-major de cette troupe perçoit un peloton de cinq R-35.

L'emploi des blindés contre les Partisans, excepté les escortes, se limite à des missions d'appui rapproché de l'infanterie. Le terrain accidenté est impropre à toute opération autonome et les matériels utilisés sont très vulnérables à toute opposition un tant soit peu décidée. Les Partisans capturent d'ailleurs leur premier char dès septembre 1941. Pendant longtemps, la menace se limite cependant aux mines improvisées et aux obstacles sur les routes ainsi qu'aux charges explosives et autres cocktails Molotov. La disparition de l'armée italienne rend la situation plus délicate. Plusieurs pièces antichars de 47mm, obsolètes contre des chars modernes mais redoutables contre les engins combattant en Yougoslavie, tombent entre les mains des Partisans. Cependant, jusqu'à l'automne 1943, le terrain se montre un adversaire plus dangereux que les Partisans et leurs alliés. Les routes de montagne et le rigoureux climat hivernal fatiguent vite le matériel. Les pertes de la *Panzer-Kompanie Z.b.V. 12* sont à 70% dues à des problèmes mécaniques. Les engins italiens ne sont pas plus fiables. Sur les 67 M15-42 récupérés par le *Panzer-Abteilung 202* en janvier 1944, 70% sont hors-service du fait du froid !

La prise de nombreuses armes italiennes et l'arrivée des Alliés dans le sud de la péninsule renforcent considérablement les Partisans. À l'automne 1943, ils deviennent de plus en plus puissants quand l'évolution du conflit fragilise, à l'inverse, les troupes de l'Axe. Trop peu nombreux, trop peu puissants, les blindés ne sont qu'un médiocre atout des forces de répression face à une guérilla qui profite à plein de sa mobilité en terrain montagneux. Les occupants souffrent surtout d'un manque de cavalerie et de troupes de montagne ! S'ils permettent quelques succès locaux face à des bandes longtemps mal armées, les chars, pourtant acteurs de premier plan sur d'autres fronts, jouent les seconds rôles sur le théâtre yougoslave.

PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

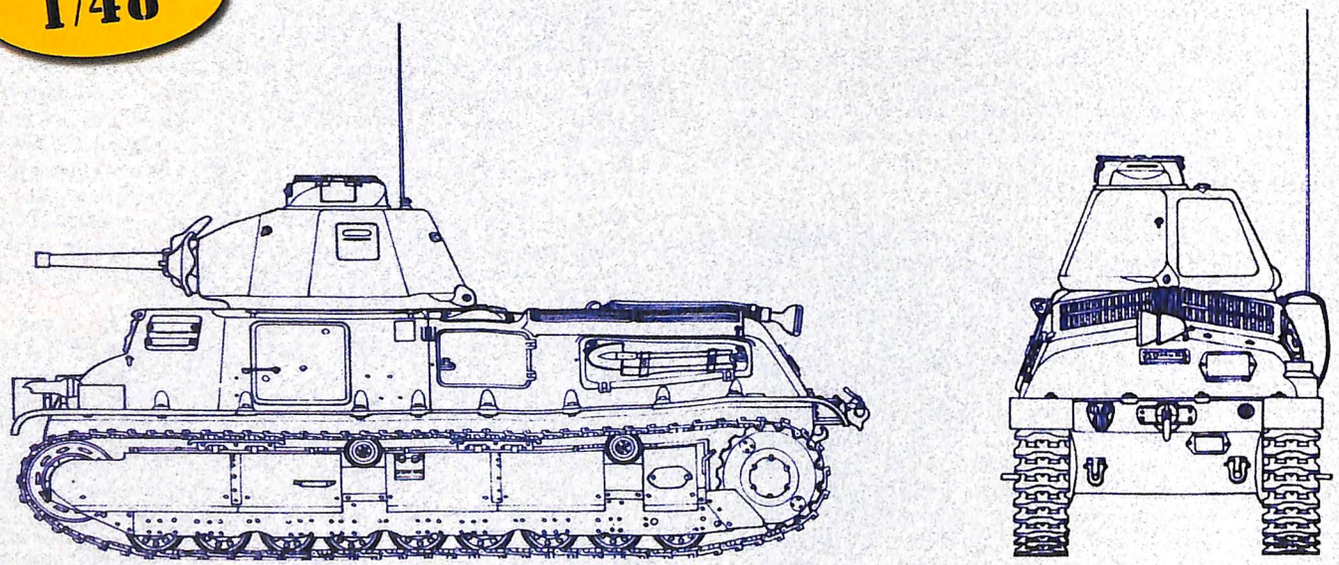
YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN



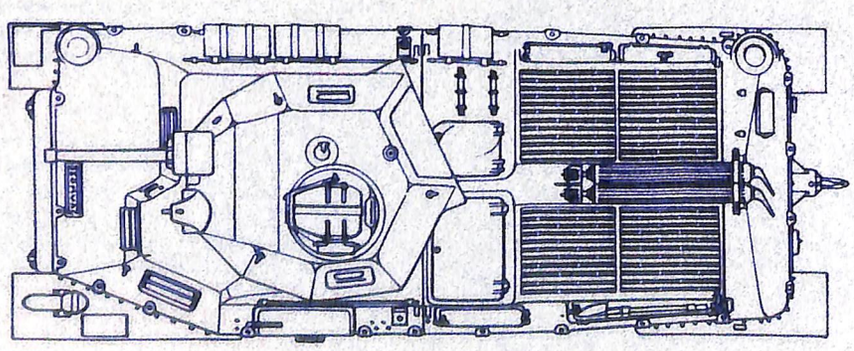
Pz Kpfw 35-S 739(F)

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004

1/48



Pour obtenir du 1/87, il convient de photocopier ce plan à 55%
Pour obtenir du 1/76, il convient de photocopier ce plan à 64%
Pour obtenir du 1/72, il convient de photocopier ce plan à 67%
Pour obtenir du 1/35, il convient de photocopier ce plan à 137%



PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN

Les blindés de l'Axe dans la lutte contre les maquisards en Serbie, Croatie et Monténégro 1941-1943

Avril 1941, pas moins de six *Panzer-Division* – 2., 5., 8., 9., 11. et 14. – participent à l'invasion de la Yougoslavie, conquise en onze jours. Leur tâche achevée, ces divisions repartent vers les frontières de l'URSS. Ses nouveaux maîtres dépècent alors la Yougoslavie. À partir de ce moment, les *Panzer-Division* restent absentes du théâtre d'opération yougoslave mais pas les chars. Les troupes d'occupation, souvent mal équipées, sont peu nombreuses pour un pays aussi vaste. En outre, si les blindés ne sont pas des matériels capitaux sur un tel terrain, ils se montrent utiles à plusieurs occasions. Souvent obsolètes, ils fournissent tout de même un bon moyen d'escorte aux convois routiers qui ravitaillent les garnisons isolées. Le *Regio Esercito* fournit le gros des effectifs avec 24 divisions et déploie près de 250 blindés. Malheureusement pour leurs équipages, il s'agit avant tout de L3, qu'ils surnomment eux-mêmes « *caccia di morto*» ou les « boîtes de la mort »... Elles servent dans deux *battaglione carri* et dans les *Gruppi Squadroni* « San Marco » et « San Giusto ». Cette dernière unité, qui fait partie de la *1ª Divisione Celere* – division rapide – « Eugenio di Savoia » se trouve dans la région de Split. Le « San Marco », lui, appartient à la *2ª Divisione Celere*. Il restera en Croatie quand sa division quittera le pays en 1942. Les deux bataillons et plusieurs compagnies autonomes sont, eux, éparpillés dans les zones contrôlées par les Italiens. Mais ces petits blindés sont d'une efficacité médiocre. Quant à la *Wehrmacht*, elle n'utilise que des chars de prise d'origine française dont des Renault FT-17. Obsolètes, ils proviennent de l'ex-Armée yougoslave et servent surtout dans des missions quasi-statiques de protection de sites stratégiques voire sur des trains blindés. Quelques autres pelotons utilisent des Renault R-35 - *Pzkpfw 35R-731 (f)*. Les autres occupants, Bulgares et Hongrois, ne disposent pas de blindés à cette époque. Quant à l'armée du nouvel état croate, elle ne déploie d'abord que quelques autos blindées dans trois soit-disant « bataillons ». Beaucoup de ces matériels résultent de bricolages ; en effet, aux côtés des chars livrés par la France pendant l'entre-deux-guerres (au moins 66 FT-17 et 25 R-35), l'Armée yougoslave ne possédait qu'une poignée d'AMC White remontant à la Grande Guerre

La situation bascule à l'été 1941. La brutale épuration ethnique croate et le sentiment nationaliste entraînent des rébellions au Monténégro et en Serbie. La guérilla endémique des premiers mois d'occupation cède le pas à la guerre de partisans. Les occupants renforcent par conséquent leurs troupes. Mais aucun des membres de l'Axe ne peut consacrer à ce front beaucoup de moyens modernes et ils se contentent en général de véhicules désuets. Les Allemands envoient le *I. Abteilung* du *Panzer-Regiment 202*, équipé d'une soixantaine de Somua S-35 et de Hotchkiss H-39, articulé en trois compagnies de combat. Chacune a trois pelotons avec quatre H-39 et un S-35 pour le chef de peloton plus deux S-35 à l'échelon de la compagnie. Ajoutons la *Panzer-Kompanie Z.b.V. 12*, créée pour encadrer les sections autonomes de R-35 avec 25 *Pzkpfw 35R-731 (f)* en cinq pelotons dont un de commandement. De leur côté, les Italiens dotent leurs unités de quelques engins plus récents même si les L3 demeurent majoritaires jusqu'en 1943. Le Gruppo « San Giusto » reçoit des chars légers L6/40 en complément des « tankettes» . Mais, nécessité faisant loi, des matériels remontant aux années 1920, voire à la Grande Guerre, sont également déployés au Monténégro. En effet, des automitrailleuses Lancia 1ZM y servent jusqu'en 1943, à côté des modernes et trop rares AB-41, et de chars légers L5 – version améliorée du FT-17. Les combattants du *Duce* utilisent également à partir de 1942 des véhicules « *protetto* », en fait des camions cuirassés, pour escorter les convois. Il s'agit d'abord de conversions *ad-hoc*. Puis, deux modèles conçus à cet effet sortent des usines italiennes, le petit *Autoprotetto 37*, sur le châssis du tracteur léger TL 37, et le puissant Fiat 665 NM Scudato. Encore restent-ils rares, un total de 150 et 110 étant respectivement construits entre 1942 et 1943. Seules les unités basées en Slovénie reçoivent des matériels un peu plus modernes, probablement en raison de la proximité de la frontière italienne, avec quelques M13/40 et une section de deux automoteurs *SMV da 75/18*, les blindés italiens les plus redoutables en Yougoslavie. Quant aux Allemands, ils déploient de nouveaux détachements blindés à partir de l'été 1942, hormis celui de la division « Prinz Eugen » présenté dans l'article. Sinon, il s'agit de forces de l'*Ordnungspolizei* organisées et équipées militairement. C'est le cas, en juillet 1942, du *Polizei-Gebirgsjäger-Regiment 18* et de son *Panzer-Abteilung*, engagés dans le Nord du pays. Ce régiment reçoit l'appui de quatre pelotons, deux avec six autos blindées Steyr et deux avec dix Renault R-35. Il gagne cependant la Finlande en décembre. En 1943, face à la menace croissante tant des Partisans que des Alliés qui débarquent en Sicile puis dans le Sud de l'Italie, d'autres troupes de police arrivent. En juin, c'est la *6. Polizei-Panzer-Kompanie* qui arrive en Croatie avec six autos blindées Steyr et cinq Hotchkiss H-35 ou H-39, puis, en décembre, la *11. Polizei-Panzer-Kompanie* avec six Panhard 178 et cinq Hotchkiss. Et surtout, en juillet, la *13. verstärkte Polizei-Panzer-Kompanie*, basée près de Marseille, part à son tour pour la Croatie. Cette compagnie, la plus puissante de la police, compte pas moins de cinq pelotons : deux dotés de trois autos blindées Steyr, un de six *Pzkpfw. II VK 1601* – un *PzKpfw II* au blindage de 80 mm, rejeté par l'armée – un de quatre *PzKpfw IV Ausf. F1* et un de deux *Sdkfz 251/16*, des semi-chenillés armés de lance-flammes.

Toutefois, l'armistice de septembre 1943 bouleverse le dispositif de l'Axe, les Partisans en profitant pour récupérer un équipement considérable tout comme les Allemands. Trois compagnies de police vont ainsi être ré-équipées de matériel italien en 1944, les *14.*, *15.* et *16. Polizei-Panzer-Kompanie*. Par ailleurs, plusieurs unités récupèrent des véhicules du *Regio Esercito* et forment des détachements de circonstance à l'instar de la *373. (kroat.) Infanterie-Division*, dotée de dix L6/40 dans son *Panzer-Jäger-Abteilung* mais aussi de deux *Autoprotetto 37*. Quant au *Panzer-Abteilung 202*, il remplace en janvier 1944 ses derniers chars français par 67 M15-42 italiens, une version améliorée, mais toujours obsolète, du M13-40. Néanmoins, à côté de ces matériels récupérés, les Allemands ne peuvent envoyer beaucoup d'engins modernes malgré la dégradation de la situation. Ainsi, le *III. (germanisches) SS-Panzer-Korps – 11. SS-Panzer-Grenadier-Freiwillingen-Division « Nordland »* et *4. SS-Panzer-Grenadier-Brigade « Nederland »* – transféré en Croatie en août 1943, doit achever sa mise sur pied… et surveiller les Italiens. Mais, malgré leur titre de « *Panzer-Korps* », les *Waffen-SS* n'ont ni armes lourdes, ni chars ! Les premiers engins utilisés sont quelques L3 récupérés en septembre avant que le *SS-Panzer-Abteilung 11* ne perçoive quelques *StuG III*. Le corps quitte d'ailleurs la Croatie en décembre pour le secteur de Leningrad.

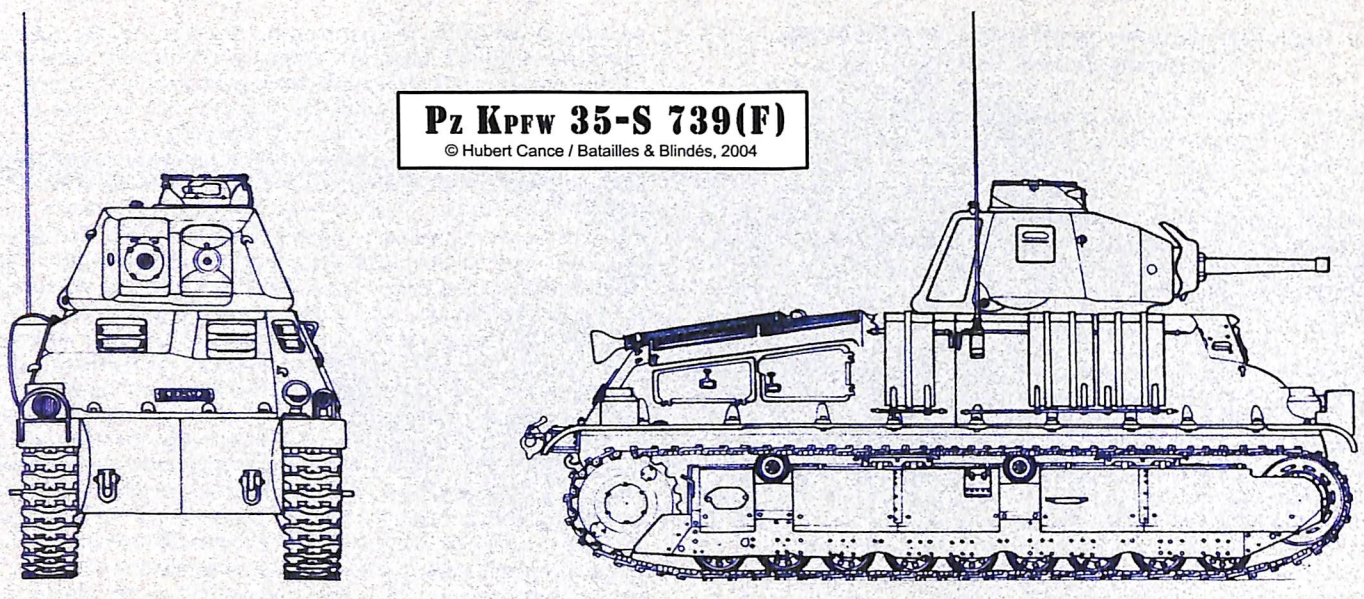
Dans tous les cas, la perte de l'allié italien n'est pas compensée par la montée en puissance des forces croates. Leur moral fragile, source de nombreuses désertions et redditions, fait que les Allemands les surnomment « le dépôt d'armes des Partisans ». Jusqu'en 1944, leurs blindés se limitent par conséquent à quelques L3 livrées par la Hongrie ou récupérées sur les Italiens après le 8 septembre 1943. Les huit brigades d'infanterie légère et de montagne mises sur pied à partir de 1943 comptent chacune, théoriquement, un groupe mixte de cinq chars, deux légers et trois moyens. Les seuls engins entrant dans cette dernière catégorie semblent avoir été les quelques *Pzkpfw 732 (j)* livrés par les Allemands, en fait les survivants des huit T-32 de l'Armée yougoslave. Par ailleurs, des L3 équipent le bataillon de chars de la milice fasciste des Oustachis. Enfin, il paraît vraisemblable que les Croates aient récupéré des automitrailleuses AB-41. Leurs moyens restent cependant très marginaux, les Allemands semblant accorder plus de crédit au « Corps de défense russe » formé en Serbie durant l'automne 1941 par des Russes « Blancs » installés en Yougoslavie après 1917. En effet, en 1942, l'état-major de cette troupe perçoit un peloton de cinq R-35.

L'emploi des blindés contre les Partisans, excepté les escortes, se limite à des missions d'appui rapproché de l'infanterie. Le terrain accidenté est impropre à toute opération autonome et les matériels utilisés sont très vulnérables à toute opposition un tant soit peu décidée. Les Partisans capturent d'ailleurs leur premier char dès septembre 1941. Pendant longtemps, la menace se limite cependant aux mines improvisées et aux obstacles sur les routes ainsi qu'aux charges explosives et autres cocktails Molotov. La disparition de l'armée italienne rend la situation plus délicate. Plusieurs pièces antichars de 47mm, obsolètes contre des chars modernes mais redoutables contre les engins combattant en Yougoslavie, tombent entre les mains des Partisans. Cependant, jusqu'à l'automne 1943, le terrain se montre un adversaire plus dangereux que les Partisans et leurs alliés. Les routes de montagne et le rigoureux climat hivernal fatiguent vite le matériel. Les pertes de la *Panzer-Kompanie Z.b.V. 12* sont à 70% dues à des problèmes mécaniques. Les engins italiens ne sont pas plus fiables. Sur les 67 M15-42 récupérés par le *Panzer-Abteilung 202* en janvier 1944, 70% sont hors-service du fait du froid !

La prise de nombreuses armes italiennes et l'arrivée des Alliés dans le sud de la péninsule renforcent considérablement les Partisans. À l'automne 1943, ils deviennent de plus en plus puissants quand l'évolution du conflit fragilise, à l'inverse, les troupes de l'Axe. Trop peu nombreux, trop peu puissants, les blindés ne sont qu'un médiocre atout des forces de répression face à une guérilla qui profite à plein de sa mobilité en terrain montagneux. Les occupants souffrent surtout d'un manque de cavalerie et de troupes de montagne ! S'ils permettent quelques succès locaux face à des bandes longtemps mal armées, les chars, pourtant acteurs de premier plan sur d'autres fronts, jouent les seconds rôles sur le théâtre yougoslave.

PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

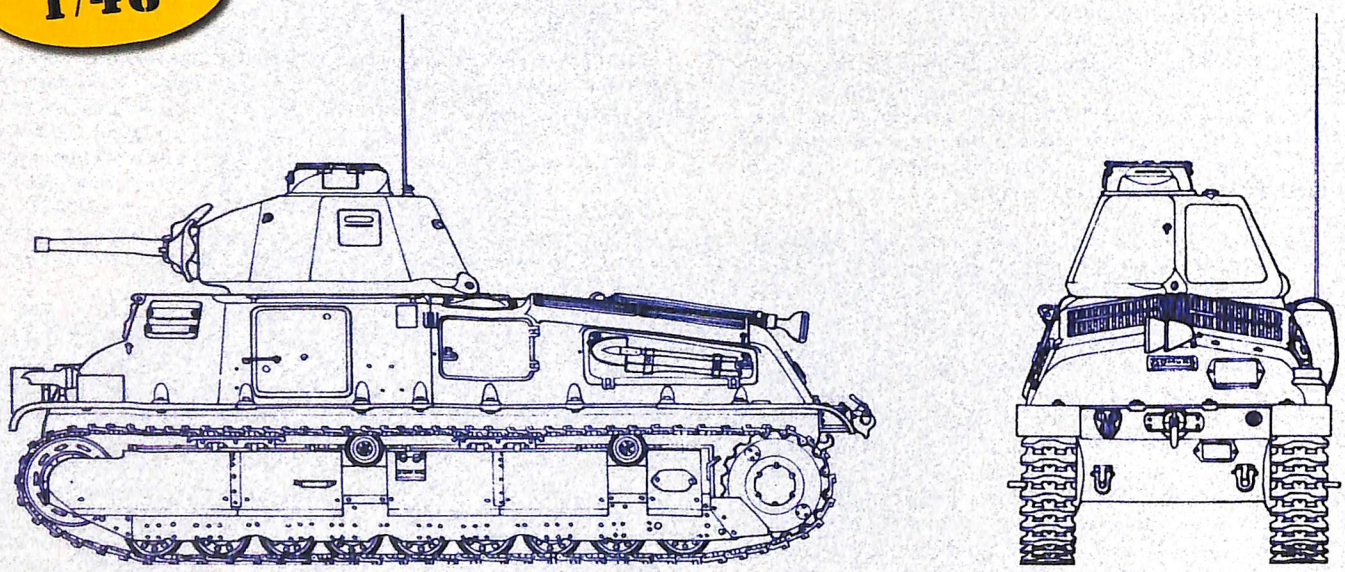
YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN



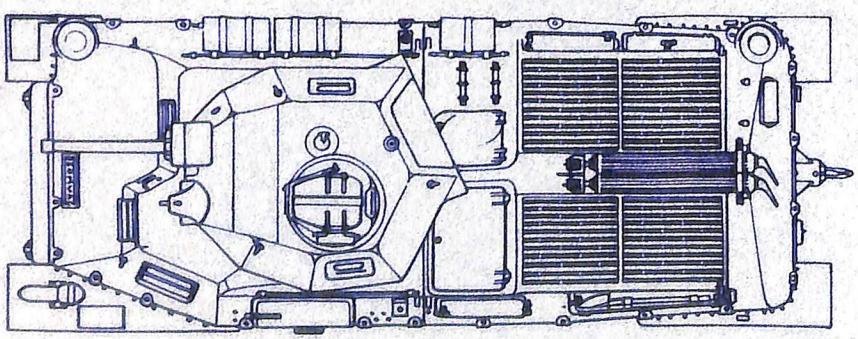
Pz Kpfw 35-S 739(F)

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004

1/48



Pour obtenir du 1/87, il convient de photocopier ce plan à 55%
Pour obtenir du 1/76, il convient de photocopier ce plan à 64%
Pour obtenir du 1/72, il convient de photocopier ce plan à 67%
Pour obtenir du 1/35, il convient de photocopier ce plan à 137%



PETITE GUERRE ENTRE « AMIS »

YOUGOSLAVIE, SEPTEMBRE 1943 : LES ALLEMANDS DÉSARMENT LES BADOGLIOTRUPPEN

Les blindés de l'Axe dans la lutte contre les maquisards en Serbie, Croatie et Monténégro 1941-1943

Avril 1941, pas moins de six *Panzer-Division* – 2., 5., 8., 9., 11. et 14. – participent à l'invasion de la Yougoslavie, conquise en onze jours. Leur tâche achevée, ces divisions repartent vers les frontières de l'URSS. Ses nouveaux maîtres dépècent alors la Yougoslavie. À partir de ce moment, les *Panzer-Division* restent absentes du théâtre d'opération yougoslave mais pas les chars. Les troupes d'occupation, souvent mal équipées, sont peu nombreuses pour un pays aussi vaste. En outre, si les blindés ne sont pas des matériels capitaux sur un tel terrain, ils se montrent utiles à plusieurs occasions. Souvent obsolètes, ils fournissent tout de même un bon moyen d'escorte aux convois routiers qui ravitaillent les garnisons isolées. Le *Regio Esercito* fournit le gros des effectifs avec 24 divisions et déploie près de 250 blindés. Malheureusement pour leurs équipages, il s'agit avant tout de L3, qu'ils surnomment eux-mêmes « *caccia di morto*» ou les « boîtes de la mort »... Elles servent dans deux *battaglione carri* et dans les *Gruppi Squadroni* « San Marco » et « San Giusto ». Cette dernière unité, qui fait partie de la *1ª Divisione Celere* – division rapide – « Eugenio di Savoia » se trouve dans la région de Split. Le « San Marco », lui, appartient à la *2ª Divisione Celere*. Il restera en Croatie quand sa division quittera le pays en 1942. Les deux bataillons et plusieurs compagnies autonomes sont, eux, éparpillés dans les zones contrôlées par les Italiens. Mais ces petits blindés sont d'une efficacité médiocre. Quant à la *Wehrmacht*, elle n'utilise que des chars de prise d'origine française dont des Renault FT-17. Obsolètes, ils proviennent de l'ex-Armée yougoslave et servent surtout dans des missions quasi-statiques de protection de sites stratégiques voire sur des trains blindés. Quelques autres pelotons utilisent des Renault R-35 - *Pzkpfw 35R-731 (f)*. Les autres occupants, Bulgares et Hongrois, ne disposent pas de blindés à cette époque. Quant à l'armée du nouvel état croate, elle ne déploie d'abord que quelques autos blindées dans trois soit-disant « bataillons ». Beaucoup de ces matériels résultent de bricolages ; en effet, aux côtés des chars livrés par la France pendant l'entre-deux-guerres (au moins 66 FT-17 et 25 R-35), l'Armée yougoslave ne possédait qu'une poignée d'AMC White remontant à la Grande Guerre

La situation bascule à l'été 1941. La brutale épuration ethnique croate et le sentiment nationaliste entraînent des rébellions au Monténégro et en Serbie. La guérilla endémique des premiers mois d'occupation cède le pas à la guerre de partisans. Les occupants renforcent par conséquent leurs troupes. Mais aucun des membres de l'Axe ne peut consacrer à ce front beaucoup de moyens modernes et ils se contentent en général de véhicules désuets. Les Allemands envoient le *I. Abteilung* du *Panzer-Regiment 202*, équipé d'une soixantaine de Somua S-35 et de Hotchkiss H-39, articulé en trois compagnies de combat. Chacune a trois pelotons avec quatre H-39 et un S-35 pour le chef de peloton plus deux S-35 à l'échelon de la compagnie. Ajoutons la *Panzer-Kompanie Z.b.V. 12*, créée pour encadrer les sections autonomes de R-35 avec 25 *Pzkpfw 35R-731 (f)* en cinq pelotons dont un de commandement. De leur côté, les Italiens dotent leurs unités de quelques engins plus récents même si les L3 demeurent majoritaires jusqu'en 1943. Le Gruppo « San Giusto » reçoit des chars légers L6/40 en complément des « tankettes» . Mais, nécessité faisant loi, des matériels remontant aux années 1920, voire à la Grande Guerre, sont également déployés au Monténégro. En effet, des automitrailleuses Lancia 1ZM y servent jusqu'en 1943, à côté des modernes et trop rares AB-41, et de chars légers L5 – version améliorée du FT-17. Les combattants du *Duce* utilisent également à partir de 1942 des véhicules « *protetto* », en fait des camions cuirassés, pour escorter les convois. Il s'agit d'abord de conversions *ad-hoc*. Puis, deux modèles conçus à cet effet sortent des usines italiennes, le petit *Autoprotetto 37*, sur le châssis du tracteur léger TL 37, et le puissant Fiat 665 NM Scudato. Encore restent-ils rares, un total de 150 et 110 étant respectivement construits entre 1942 et 1943. Seules les unités basées en Slovénie reçoivent des matériels un peu plus modernes, probablement en raison de la proximité de la frontière italienne, avec quelques M13/40 et une section de deux automoteurs *SMV da 75/18*, les blindés italiens les plus redoutables en Yougoslavie. Quant aux Allemands, ils déploient de nouveaux détachements blindés à partir de l'été 1942, hormis celui de la division « Prinz Eugen » présenté dans l'article. Sinon, il s'agit de forces de l'*Ordnungspolizei* organisées et équipées militairement. C'est le cas, en juillet 1942, du *Polizei-Gebirgsjäger-Regiment 18* et de son *Panzer-Abteilung*, engagés dans le Nord du pays. Ce régiment reçoit l'appui de quatre pelotons, deux avec six autos blindées Steyr et deux avec dix Renault R-35. Il gagne cependant la Finlande en décembre. En 1943, face à la menace croissante tant des Partisans que des Alliés qui débarquent en Sicile puis dans le Sud de l'Italie, d'autres troupes de police arrivent. En juin, c'est la *6. Polizei-Panzer-Kompanie* qui arrive en Croatie avec six autos blindées Steyr et cinq Hotchkiss H-35 ou H-39, puis, en décembre, la *11. Polizei-Panzer-Kompanie* avec six Panhard 178 et cinq Hotchkiss. Et surtout, en juillet, la *13. verstärkte Polizei-Panzer-Kompanie*, basée près de Marseille, part à son tour pour la Croatie. Cette compagnie, la plus puissante de la police, compte pas moins de cinq pelotons : deux dotés de trois autos blindées Steyr, un de six *Pzkpfw. II VK 1601* – un *PzKpfw II* au blindage de 80 mm, rejeté par l'armée – un de quatre *PzKpfw IV Ausf. F1* et un de deux *Sdkfz 251/16*, des semi-chenillés armés de lance-flammes.

Toutefois, l'armistice de septembre 1943 bouleverse le dispositif de l'Axe, les Partisans en profitant pour récupérer un équipement considérable tout comme les Allemands. Trois compagnies de police vont ainsi être ré-équipées de matériel italien en 1944, les *14.*, *15.* et *16. Polizei-Panzer-Kompanie*. Par ailleurs, plusieurs unités récupèrent des véhicules du *Regio Esercito* et forment des détachements de circonstance à l'instar de la *373. (kroat.) Infanterie-Division*, dotée de dix L6/40 dans son *Panzer-Jäger-Abteilung* mais aussi de deux *Autoprotetto 37*. Quant au *Panzer-Abteilung 202*, il remplace en janvier 1944 ses derniers chars français par 67 M15-42 italiens, une version améliorée, mais toujours obsolète, du M13-40. Néanmoins, à côté de ces matériels récupérés, les Allemands ne peuvent envoyer beaucoup d'engins modernes malgré la dégradation de la situation. Ainsi, le *III. (germanisches) SS-Panzer-Korps – 11. SS-Panzer-Grenadier-Freiwillingen-Division « Nordland »* et *4. SS-Panzer-Grenadier-Brigade « Nederland »* – transféré en Croatie en août 1943, doit achever sa mise sur pied… et surveiller les Italiens. Mais, malgré leur titre de « *Panzer-Korps* », les *Waffen-SS* n'ont ni armes lourdes, ni chars ! Les premiers engins utilisés sont quelques L3 récupérés en septembre avant que le *SS-Panzer-Abteilung 11* ne perçoive quelques *StuG III*. Le corps quitte d'ailleurs la Croatie en décembre pour le secteur de Leningrad.

Dans tous les cas, la perte de l'allié italien n'est pas compensée par la montée en puissance des forces croates. Leur moral fragile, source de nombreuses désertions et redditions, fait que les Allemands les surnomment « le dépôt d'armes des Partisans ». Jusqu'en 1944, leurs blindés se limitent par conséquent à quelques L3 livrées par la Hongrie ou récupérées sur les Italiens après le 8 septembre 1943. Les huit brigades d'infanterie légère et de montagne mises sur pied à partir de 1943 comptent chacune, théoriquement, un groupe mixte de cinq chars, deux légers et trois moyens. Les seuls engins entrant dans cette dernière catégorie semblent avoir été les quelques *Pzkpfw 732 (j)* livrés par les Allemands, en fait les survivants des huit T-32 de l'Armée yougoslave. Par ailleurs, des L3 équipent le bataillon de chars de la milice fasciste des Oustachis. Enfin, il paraît vraisemblable que les Croates aient récupéré des automitrailleuses AB-41. Leurs moyens restent cependant très marginaux, les Allemands semblant accorder plus de crédit au « Corps de défense russe » formé en Serbie durant l'automne 1941 par des Russes « Blancs » installés en Yougoslavie après 1917. En effet, en 1942, l'état-major de cette troupe perçoit un peloton de cinq R-35.

L'emploi des blindés contre les Partisans, excepté les escortes, se limite à des missions d'appui rapproché de l'infanterie. Le terrain accidenté est impropre à toute opération autonome et les matériels utilisés sont très vulnérables à toute opposition un tant soit peu décidée. Les Partisans capturent d'ailleurs leur premier char dès septembre 1941. Pendant longtemps, la menace se limite cependant aux mines improvisées et aux obstacles sur les routes ainsi qu'aux charges explosives et autres cocktails Molotov. La disparition de l'armée italienne rend la situation plus délicate. Plusieurs pièces antichars de 47mm, obsolètes contre des chars modernes mais redoutables contre les engins combattant en Yougoslavie, tombent entre les mains des Partisans. Cependant, jusqu'à l'automne 1943, le terrain se montre un adversaire plus dangereux que les Partisans et leurs alliés. Les routes de montagne et le rigoureux climat hivernal fatiguent vite le matériel. Les pertes de la *Panzer-Kompanie Z.b.V. 12* sont à 70% dues à des problèmes mécaniques. Les engins italiens ne sont pas plus fiables. Sur les 67 M15-42 récupérés par le *Panzer-Abteilung 202* en janvier 1944, 70% sont hors-service du fait du froid !

La prise de nombreuses armes italiennes et l'arrivée des Alliés dans le sud de la péninsule renforcent considérablement les Partisans. À l'automne 1943, ils deviennent de plus en plus puissants quand l'évolution du conflit fragilise, à l'inverse, les troupes de l'Axe. Trop peu nombreux, trop peu puissants, les blindés ne sont qu'un médiocre atout des forces de répression face à une guérilla qui profite à plein de sa mobilité en terrain montagneux. Les occupants souffrent surtout d'un manque de cavalerie et de troupes de montagne ! S'ils permettent quelques succès locaux face à des bandes longtemps mal armées, les chars, pourtant acteurs de premier plan sur d'autres fronts, jouent les seconds rôles sur le théâtre yougoslave.

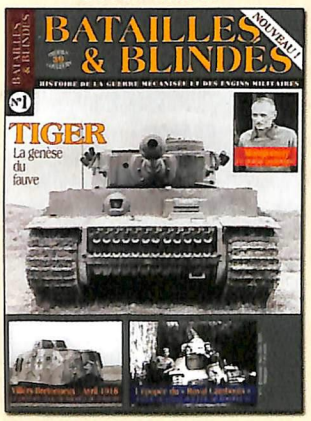
PROCHAIN NUMÉRO EN VENTE EN NOVEMBRE

Dans le prochain numéro de Batailles & Blindés à paraître à la mi-novembre : un article sur le chasseur de chars allemand Nashorn, une étude sur les tactiques antichars japonaises, les souvenirs « d'un de ceux des chars » en mai-juin 1940, un article sur les projets de chars duals de l'Armée française, la biographie du général SS Theodor Eicke, et le dernier combat de la division mécanisée « Tawakalna », unité d'élite appartenant à la Garde Républicaine de Saddam Hussein lors de la guerre du golfe de 1991 ! Thème de la prochaine page centrale : les engins franco-britanniques engagés lors de l'opération de Suez en 1956. En attendant, bonne lecture à tous !

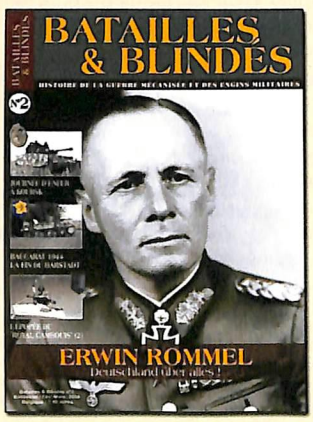
AU SOMMAIRE DU N°6

ANCIENS NUMÉROS

Stock limité !

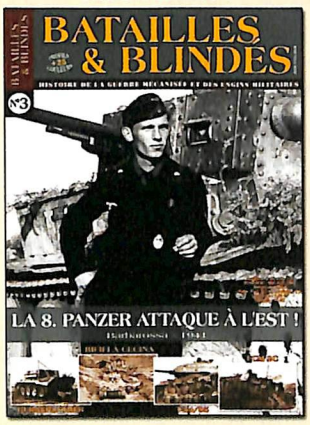


L'épopée du Royal Cambouis (1)
Tiger ! La genèse du fauve
Bernard L. Montgomery
Villers-Bretonneux, avril 1918
Le Panzerkampfwagen IV Ausf. A
Krylya Tanka ! Les chars volant soviétiques
Un chasseur sachant chasser !

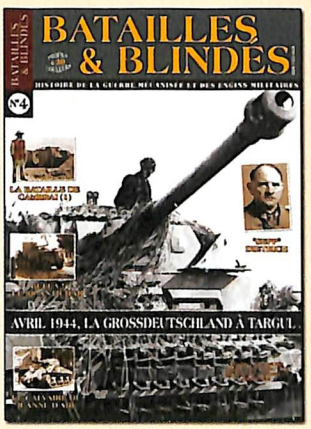


L'épopée du Royal Cambouis (2)
Erwin Rommel ! L'Allemagne avant tout
Baccarat 1944, la fin du Harstadt
Le SP 17–pdr Avenger (A30)
Journée d'enfer à Koursk !
T–50, le petit poucet de Leningrad

Stock limité !



Slam-Crash !
T-34/85 – 60 ans au service des Camarades !
La 8. Panzer-Division attaque à l'Est
Rififi à Cecina (Italie, 1944)
Le Panzer-Bergegerät – Bergepanther
Un "taxi" nommé la "Marne"
FCM 2C – Etude historique et technique
De Brazzaville au Jourdan



Bienvenue en Normandie !
Le calvaire du char "Jeanne d'Arc"
Josef "Sepp" Dietrich (biographie)
La bataille de Cambrai, 1917 (1)
La "Grossdeutschland" à Targul – 1944
Le 8,8cm Flak18 (Sfl) auf Sd.Kfz. 8
Une petite guerre entre amis (1)

BON DE COMMANDE

☐ Oui, je m'abonne à Batailles & Blindés pour une année, soit 6 numéros, à partir du **n°6 inclus**.
France : 30.00 euros - UE, Suisse et DOM-TOM : 35.00 euros - Reste du monde : 40.00 euros

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de Batailles & Blindés cochés ci-dessous au prix de 7.50 euros pièce (frais de port inclus pour toutes les destinations) ☐ B&B n°1 ☐ B&B n°2 ☐ B&B n°3 ☐ B&B n°4

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

Je souhaite règler par : ☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) - ☐ Mandat

☐ Carte Bancaire : Maestro EUROCARD MasterCard VISA VISA Electron

Numéro ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : ..... / ..... Signature :

Nous n'acceptons pas les eurochèques.

Caraktère
Service des abonnements
306, avenue du Prado
13008 Marseille - France

Infanterie-Regiment (mot.) Großdeutschland
Mai 1940 – Westfeldzug

- Insignes des unités -

I. Schützen-Battalion

Stab

Stab (variante)

1. Kompanie

2. Kompanie

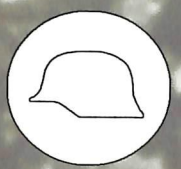
3. Kompanie

4. (MG) Kompanie

II. Schützen-Battalion

Stab

Stab (variante)


5. Kompanie

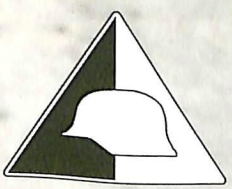
6. Kompanie

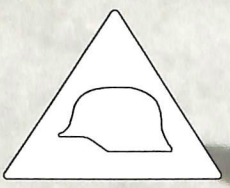
7. Kompanie

8. (MG) Kompanie

III. Schützen-Battalion

Stab


Stab (variante)


9. Kompanie

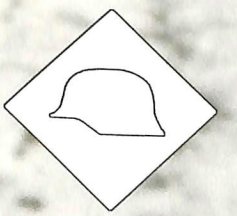
10. Kompanie

11. Kompanie

12. (MG) Kompanie

IV. Schützen-Battalion

Stab


13. (le.I.G.) Kompanie

14. (Pz. Jäger) Kompanie

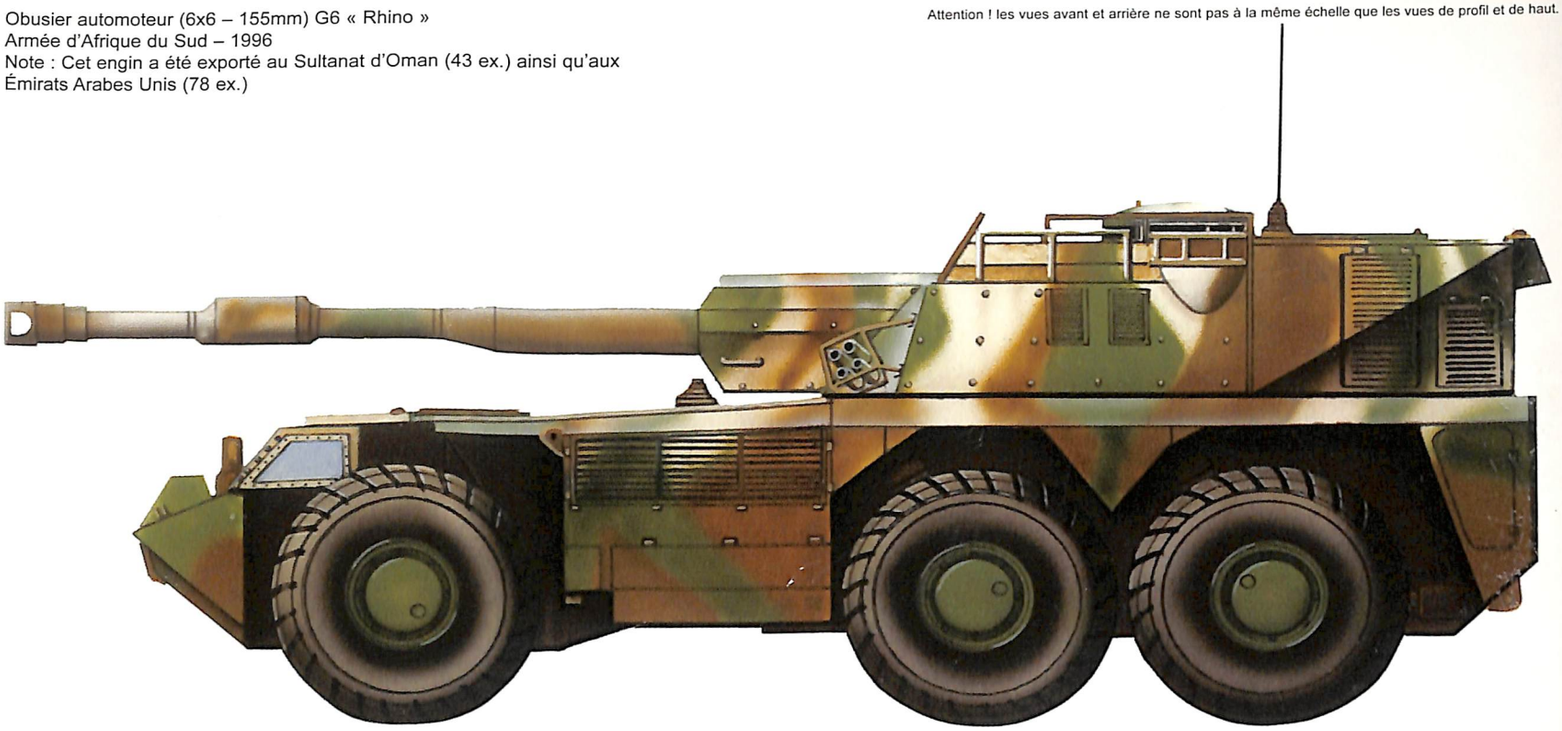
15. (s.I.G.) Kompanie

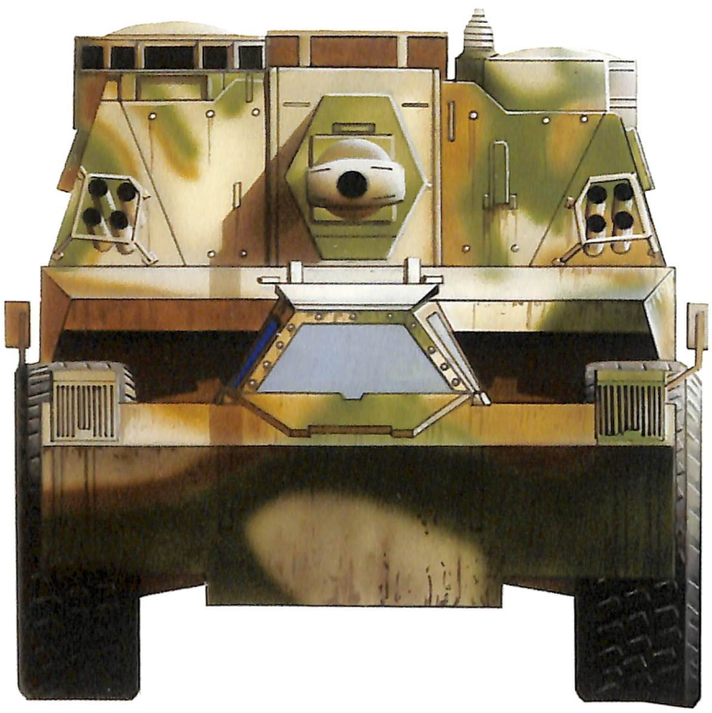
Note :
La 16. Kompanie équipée de StuG III Ausf. A, issue de la Sturmartillerie Batterie 640, ne disposait pas d'un insigne spécifique.

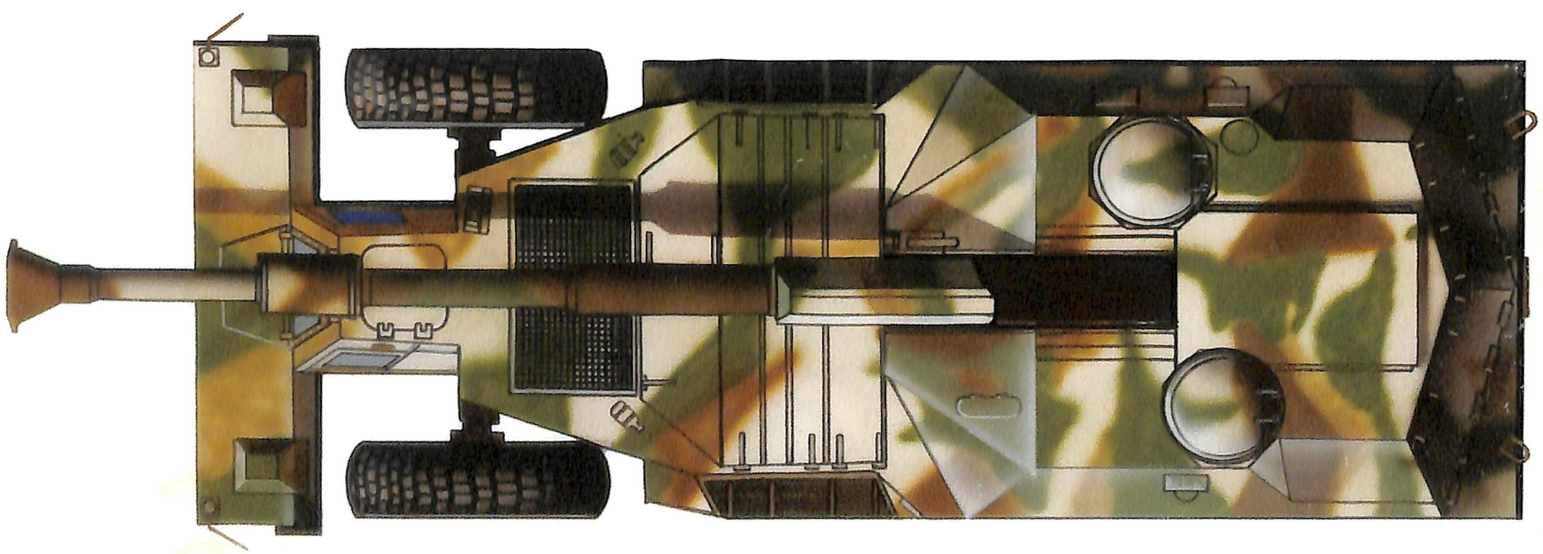
Infographie © Batailles & Blindés, 2004

Obusier automoteur (6x6 – 155mm) G6 « Rhino »
Armée d'Afrique du Sud – 1996
Note : Cet engin a été exporté au Sultanat d'Oman (43 ex.) ainsi qu'aux Émirats Arabes Unis (78 ex.)

Attention ! les vues avant et arrière ne sont pas à la même échelle que les vues de profil et de haut.







© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004